Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen ...

Arthur von Mayer

A. von Mayer,

Geschichte und Geographie der Deutschen Eisenbahnen.

I. Band,

Theil I und II umfassend.

GESCHICHTE UND GEOGRAPHIE

DER

DEUTSCHEN EISENBAHNEN

VON IHRER ENTSTEHUNG BIS AUF DIE GEGENWART

1890.

BEARBEITET NACH ORIGINAL-QUELLEN

ALS LEHR- UND PRÜFUNGSBUCH FÜR DIE DEUTSCHEN EISENBAHN-BEAMTEN,
ALS HANDBUCH FÜR BÖRSEN-INTERESSENTEN, CAPITALISTEN UND EISENBAHN-UNTERNEHMER,
SOWIE ALS HILFSBUCH ZUM STUDIUM FÜR JEDERMANN

VON

ARTHUR VON MAYER
EISENBAHN-STATIONS-VORSTEHER I. KLASSE a. D.

BERLIN 1891.
WILHELM BAENSCH VERLAGSHANDLUNG.



Wie du aus Feuerschlünden rauchende Dampfbahn
Sausend über den klirrenden Schienenstrang,
Reiche verbindend, Städte erschaffend, Wüsten bevölkernd,
Durch die harrende Welt deinen Segen trägst,
So sei du ein Bild dem Geiste der Menschheit,
Dass er aus dampfenden Arbeitsschlöten
Auf sich ringe zum Lenker im Lande der Liebe!

Dr. Adalbert von Hanstein.

Eintheilung.



Inhalts-Verzeichniss.

I. Theil.

Die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Deutschland im Allgemeinen und in jedem deutschen Staate im Besonderen.

II., III. und IV. Theil.

Geschichte der in anderen Bahncomplexen aufgegangenen Eisenbahnunternehmungen, Geschichte und Geographie der gegenwärtigen Staatsbahnen sowie Geschichte und Geographie der gegenwärtigen Privatbahnen.

(Alphabetisch ineinander geordnet.)



Meiner Arbeit auf den Weg!

Die Eisenbahnen haben sich dank der ihnen inne wohnenden gewaltigen Kraft zum Schöpfer und Träger aller Volkswohlfahrt durchgebildet. Länger schon als ein halbes Jahrhundert erfreut sich Deutschland ihrer Einführung — sie sind uns zur Nothwendigkeit für das tägliche Leben geworden. In kundigen Kreisen wusste man auch, dieselben sich dienstbar zu machen als selten versagendes Mittel zum Gewinn, man schlug aus ihrem Eisen für sich selbst Gold, man würdigte sie zum Speculationsartikel herab, — man bannte mit ihnen Hunger und Elend, man erhob sie zur Genossin der Armee, man schlug mit ihnen glorreiche Kriege: aber man zollt ihnen nicht die gebührende Achtung. Sie sind ein Stiefkind der Verwaltung, man giebt ihnen kein einheitliches Beamtencorps, man lässt ihnen nicht, was sie selbst verdienen, man unterbindet sie in ihrem Können, man nutzt sie aus — aber man vernachlässigt sie; man verlässt sich auf die Ständigkeit ihres Eisens, das durch sie zum Edelmetall geworden! Man nimmt, was sie geben, aber man bemüht sich nicht, zu heben, was sie zu geben vermögen.

„Wir stehen unter dem Zeichen des Verkehrs“, wir stehen unter dem Zeichen des geflügelten Rades; dieses hehre Zeichen ist aber in umgekehrter Ordnung Darwinscher Theorie zum Actenschwanz verkümmert, weil man glaubt, die Eisenbahnen und mit ihnen Handel und Wandel vom grünen Tisch aus im Wege des Schreibwerks nach oberflächlich erlernten Formen beherrschen und leiten zu können, weil man sich nicht die Mühe nimmt, die Eisenbahnen in ihrer Entstehung und Entwickelung zu studiren und hieraus zu lernen, was ihnen Noth thut, weil man sie als nebensächlichen Theil der allgemeinen Verwaltung betrachtet, während sie die erste Stelle in derselben einzunehmen für sich fordern dürfen.

Unwissenheit der Beamten in der Eisenbahnverwaltung über Alles bezüglich ihres Berufs, was ausserhalb des eigenen engsten Wirkungskreises liegt, Gleichgültigkeit selbst des gebildeten Theils vom Publikum gegen Alles betreffs der Eisenbahnen, was nicht die

eigene Tasche berührt, Unkenntniss der einschlägigen Verhältnisse bei den Sendboten des Volks, Mangel jeder Erwiderung von berufener Stelle auf die gröbsten Unrichtigkeiten bei den Verhandlungen der gesetzgebenden Körperschaften — dies Alles giebt den Beweis für die Richtigkeit des obigen Nothrufs.

Nur im allgemeinen Wohlstande wurzelt der Nationalgeist und mit ihm die Nationalkraft; für jenen sind in der Gegenwart aber die Eisenbahnen Vorbedingung und treibende Kraft — darum pfleget Euere Eisenbahnen, um Wohlstand, Nationalgeist und Nationalkraft zu erhalten und zu beleben! Und weiter; in den durch die Weisheit unserer Fürsten und durch die Bemühungen der Diplomatie vorläufig noch hingehaltenen Kriegen der Zukunft werden gerade für Deutschland die Eisenbahnen von noch wesentlicherer Entscheidung sein als in denjenigen der jüngeren Vergangenheit. Unseren möglichen und wahrscheinlichen Gegnern können wir die gleiche Vaterlandsliebe, deren wir uns rühmen, nicht absprechen, die Technik der Waffen ist in allen Armeen der civilisirten Völker fast gleich hoch entwickelt, Muth — zeigt auch der Mameluck; in nichts von diesem Allem also dürfen wir eine wesentliche Ueberlegenheit für uns in Anspruch nehmen, und so liegt gerade für Deutschland, welches auf getrennten Kriegstheatern mit numerisch überlegenen feindlichen Kräften zu rechnen haben könnte, in der Kunst der Strategie und in der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen die Entscheidung der künftigen Kriege — darum pfleget Euere Eisenbahnen, um die Wehrkraft des Landes zu erhalten und zu erhöhen! — Diese beiden hier entwickelten Gesichtspunkte umfassen das Wohl und Wehe unseres Vaterlandes und unseres Volkes; bei Beiden sind die Eisenbahnen gleich sehr betheiligt, und doch sollten diese nicht werth sein, das Studium der eigenen Beamten, des Offiziercorps auch im Allgemeinen, der Gebildeten des Volks überhaupt und der Stolz der Nation zu werden? Undankbares Geschlecht! Soll erst ein kommendes in der Verehrung der Eisenbahn als Antike deren Geschichte, wenn überhaupt noch möglich, ausgraben aus vergilbten Acten? Mich hat begeistertes Interesse für meinen früheren Beruf bestimmt, in rastloser jahrelanger mühevoller Arbeit für mich und diejenigen, welche aufzurütteln mir vergönnt sein möchte, die Geschichte der deutschen Eisenbahnen schon jetzt zu heben, und so übergebe ich das Resultat meines Forschens und Sammelns der Oeffentlichkeit behufs Anregung gleichen Interesses unter meinen ehemaligen Berufsgenossen aller Chargen, unter den Gebildeten des Volkes, in allen Schichten der Nation!

Das Werk ist durchaus Originalarbeit. Zu derselben sind Gesetz- und Verordnungsblätter, Staatshandbücher der deutschen Bundesstaaten, Kammerverhandlungen, Jahresberichte der Eisenbahnverwaltungen, Gesellschafts- und städtische Acten, das wohlassortirte Archiv der Deutschen Bank sowie nach Tausenden zählende Correspondenzen mit den zuständigen Ministerien, mit den statistischen Aemtern des Reichs und der Bundesstaaten, mit den Eisenbahnverwaltungen, mit Gerichtsbehörden, mit Magistraten der Städte, mit Bankinstituten sowie mit einzelnen Personen etc. benutzt. Neben und über diesen Quellen aber habe ich aus persönlichen Rücksprachen mit zuständigen hohen Würdenträgern der deutschen Bundesstaaten geschöpft. Bereits vorhandene eisenbahnwissenschaftliche Werke sind im Allgemeinen erst nach Fertigstellung des Manuscripts vergleichsweise zu Rathe gezogen, so: Dr. von Reden, Dr. Michaelis, M. v. Weber, Dr. Fraas, ferner „Friedrich List und die erste grosse Eisenbahn Deutschlands", „Die Entstehung und Entwickelung der Eisenbahnen im Herzogthum Oldenburg", „Der Bau der bayerischen Eisenbahnen rechts des Rheins", „Die Geschichte der sächsischen Staatseisenbahnen", die „Statistischen Nachrichten von den preussischen Eisenbahnen", die „Statistischen Nachrichten des Vereins der deutschen Eisenbahnverwaltungen", die „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands" vom Reichseisenbahnamt, die „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen", die deutschen Verkehrsblätter, sowie Berliner, Dresdener und Münchener Börsenbücher; alle aber sind nur mit grösster Vorsicht und unter Anrufung der zuständigen Verwaltungen betreffs der häufig voneinander abweichenden Angaben angewandt. Zu den geographischen Abhandlungen sind die bekannten Conversationslexica von Brockhaus, Meyer, Pierer, das geographische Lexicon des Deutschen Reichs von Neumann, die geographischen Handbücher von Stein, Brachelli, Daniel, von Klöden und von Roon, die Atlanten von Sohr-Berghaus und Ravenstein, Reymannsche und Generalstabskarten sowie die Karten des Reichseisenbahnamtes benutzt worden.

Zum Schluss erfülle ich die angenehme Pflicht, den hohen Würdenträgern der deutschen Bundesstaaten, den verschiedenen Behörden dieser, den geehrten Eisenbahnverwaltungen, den einzelnen Herren Beamten und zahlreichen Personen, welche meine Arbeit in so zuvorkommender Weise unterstützt haben, auch an dieser Stelle meinen ergebensten Dank auszusprechen. In gleicher Weise sage ich meinen Dank dem Corrector der Verlagshandlung, Herrn Paul Schütze, für das Interesse, das er dem nicht enden

wollenden Werk unermüdlich gewidmet, und für die Sachkenntniss und Umsicht, mit der er dasselbe gefördert — Autoren finden in ihm stets einen zuverlässigen Förderer ihrer Geistesproducte. Ich bekenne hierbei gern, dass nur durch solche viel- und allseitige Unterstützung es mir möglich geworden, das Werk in derjenigen Weise durchzuführen, wie geschehen ist. Möge dasselbe zu Nutz und Frommen derjenigen Institution, welcher es geweiht, zu Nutz und Frommen der im Dienste derselben stehenden Beamtenheere und aller derjenigen, die zu ihr nähere Beziehungen haben, nicht minder auch im Interesse von Handel und Industrie der Grundstein werden zu einer neuen Wissenschaft

„Geschichte und Geographie der Eisenbahnen“.

Berlin, im April 1891.

Der Verfasser.

Berichtigungen (zum Aufkleben eingerichtet).

Zu Seite 151: Zeile 4 und 5 von oben müssen lauten:

die sächsischen Staatseisenbahnen . . . . 2178,39 km
die preussischen Staatseisenbahnen . . . . 142,04 „

Zu Seite 181: Die letzten 3 Zeilen müssen lauten:

Instanz zunächst dem Ministerium des Innern, 1844 dem Finanzministerium und 1864 dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten zugetheilt. An Stelle der Eisenbahncommission wurde

Zu Seite 184: Siebente Zeile von unten muss lauten:

hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 1460,79 km.

Zu Seite 304: Im ersten Absatz die beiden letzten Zeilen müssen lauten:

halb vier Jahren gegen Zahlung von 650 Mk 3procentiger Staatspapiere für jede Actie à 300 Mk. anzukaufen.

Zu Seite 304: Im dritten Absatz von oben müssen Zeile 3, 4 und 5 lauten:

Die Actien erhielten hierbei, wie schon angegeben, je 650 Mk. in 3procentigen Staatsrentenpapieren, so dass sich für den Staat der Kaufpreis auf 2 600 000 Mk. stellte, wozu noch die Anleihe mit

Zu Seite 713: Die 7. und 6. Zeile von unten muss lauten:

verlegt wurde und die Benennung „Königliche Eisenbahndirection zu Frankfurt a. M.“ erhielt.

Zu Seite 774: Die letzten drei Zeilen müssen lauten:

tischen Grenze zusammenfällt, sind von der Seite 768 aufgeführten Eigenthumslänge mit 23036,12 km seitens der preussischen Staatseisenbahnverwaltung verpachtet bezw. zu derselben zugepachtet:

Zu Seite 777: Zeile 13 von unten muss lauten:

nach dem Stande vom 1. April 1889 auf 23059,68 km.

Zu Seite 790: Zeilen 13 bis 17 von unten müssen lauten:

auf preussisches Gebiet	2970,12	km
auf das Königreich Sachsen	42,87	„
auf das Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz	72,94	„
auf das Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin	2,21	„
Summa	3088,14	km

Zu Seite 39: Letzte Zeile muss heissen

am 1. Mai 1889 eröffnet worden ist.

Zu Seite 42: Zeilen 12 bis 15 von oben müssen lauten:

a. Abzweigung nach dem Weserbahnhofe . .	0,38	km	in der Stadt Bremen
b. Vom Gabelpunkt bis zum Neustadter Bahnhofe	0,62	„	
b. Vom Neustadter Bahnhofe bis zur Weichbildgrenze in Richtung auf Oldenburg . .	0,36	„	

Erster Theil.

Die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Deutschland im Allgemeinen und in jedem deutschen Staate im Besonderen.

Die Entwickelung des Eisenbahnwesens in Deutschland.

Die gespurten Steinstrassen der Aegypter und Römer im grauen Alterthum, die Hundeläufe in den Bergwerken des Harzes seit dem 14. Jahrhundert, die Ringelwege (Railways) in den Kohlengruben Englands seit dem 17. Jahrhundert sind die Uranfänge der heutigen Schienenwege. Als in Folge einer Ueberproduction an Eisen in England zur Verwerthung desselben im Jahre 1768 diese Ringelwege anstatt wie bisher von Holz aus Eisen hergestellt wurden, war hiermit — Dank dem Zufall — die Fahrstrasse für die Eisenbahn erfunden. Aber erst aus der Verbindung der Dampfmaschine als fortbewegenden Kraft mit der eisernen Schienenstrasse erstand die Eisenbahn im heutigen Sinne des Worts, als Besiegerin von Zeit und Raum, als Transportmittel jeder Menge und jedes Gewichts. Hierbei spielte indess nicht wieder der blinde Zufall den Erfinder, lange vielmehr mühte sich der schöpferische Geist des Menschen zur Lösung dieses Problems. Wohl war schon zu Anfang des 18. Jahrhunderts die Dampfmaschine als hebende Kraft in den Bergwerken Englands, sowie auch bald in denen des europäischen Continents in Anwendung gekommen und später, durch den Engländer Watt verbessert, als treibende Kraft den industriellen Etablissements nutzbar gemacht worden; zu Ende des 18. Jahrhunderts trat sie in den Dienst der Schifffahrt. Die erste für Eisenbahnen bestimmte Locomotivmaschine, von den Engländern Trevethik und Vivian gebaut, wurde 1802 patentirt und 1805 auf der Merthyr Tydfil-Bahn in den Bergwerken von Wales auch in Betrieb genommen. An die Möglichkeit einer Verwerthung derselben für grössere allgemeine Zwecke glaubten aber weder die Erbauer noch andere Mechaniker, da die Haftungskraft der glatten Räder nicht ausreichen würde, schwerere Wagenzüge zu ziehen und Steigungen zu überwinden, und man quälte sich mit Erfindungen zu Vervollkommnungen ab, anstatt einfach praktische

Versuche anzustellen. Im Jahre 1814 hatte George Stephenson*) seine ebenfalls glatträdrige Locomotive vollendet und unternahm mit dieser auf den Grubenbahnen eines von ihm geleiteten Kohlenwerkes praktische erfolgreiche Versuche, so dass er 1817 sein System patentiren lassen konnte; die Bewegungen waren zunächst jedoch so langsam, dass die Verwendung auch dieser Locomotive vorerst auf die Kohlenbahnen beschränkt blieb. So wurde denn auch die erste für den öffentlichen Verkehr und für Personen- und Güterbeförderung bestimmte Eisenbahn, welche zur Verbindung zweier grösserer Städte, Stockton und Darlington, 1822/25 von Stephenson selbst erbaut worden war, zunächst nur mit Pferden betrieben. Erst bei der 1826 in Bauangriff genommenen zweiten derartigen Bahn Liverpool-Manchester glaubte man an die Möglichkeit unumschränkter Verwendung von Locomotivmaschinen für die Eisenbahnen und schrieb die Lieferung einer Locomotive aus, welche bei einer Geschwindigkeit von 10 englischen Meilen = 16,093 km pro Stunde ihr dreifaches Gewicht ziehen könne. Bei diesem, die Zukunft der Welt in sich bergenden Wettstreit siegte die Locomotive von Stephenson; sie zog ihr fünffaches Gewicht mit einer Geschwindigkeit von 20 englischen Meilen = 32,186 km pro Stunde. Sein Princip wurde angenommen, und somit ist George Stephenson der Schöpfer der Eisenbahnen im heutigen Sinne des Worts. Wohl lehnte er selbst den ihm gespendeten Dank mit der stolz-bescheidenen Erwiderung ab, dass dies nicht das Werk eines einzelnen Mannes, sondern einer ganzen Nation von Technikern sei; doch ist und bleibt sein Ruhm mit unvergänglichen Buchstaben in der Weltgeschichte eingetragen und sein Andenken gewahrt für alle Zeiten. Bildet schon jeder Bahnhof, jede Locomotive gewissermassen ein Denkmal für ihn, so ist er auch persönlich in Denkmälern und Standbildern der Nachwelt aufbewahrt; hier in Deutschland bildet ein solches den würdigen Schmuck des Anhalter Bahnhofes der Reichshauptstadt.

Diese 1830 mit Locomotivbetrieb eröffnete Bahn von Liverpool nach Manchester war die erste Locomotiveisenbahn der Erde. Von England aus verpflanzten sich dann die Eisenbahnen zunächst nach Amerika.

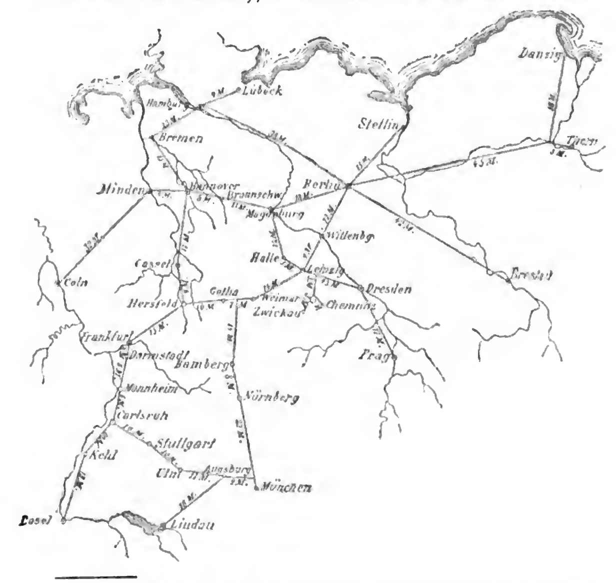
---

*) George Stephenson, 1781 zu Wylam in England geboren, baute als Director eines Kohlenwerkes 1814 seine erste Locomotive, errichtete dann eine eigene Maschinenfabrik und widmete sich nun hervorragend dem Eisenbahnwesen. Er führte die beiden ersten englischen Bahnen Stockton-Darlington und Liverpool-Manchester aus und leitete später noch andere zahlreiche Eisenbahnbauten. Er starb 1848 in England.

In Europa hat Deutschland den Ruhm, nächst England den Gedanken dieses weltbewegenden Verkehrsmittels zuerst aufgefasst zu haben. In der Ausführung wurde es allerdings durch Belgien überflügelt, indem dort, Dank der hoch entwickelten Industrie und dem Reichthum des Landes, der einmal erfasste Gedanke schnell zur Ausführung kam, so dass die im Mai 1834 zum Bau beschlossene erste Linie Brüssel-Mecheln bereits im Mai 1835 dem Verkehr übergeben werden konnte.

In Deutschland verschafften sich wie gesagt die Eisenbahnen nur schwer Eingang. Wohl sind erleuchtete Männer auch hier thätig gewesen, die grübelnd nach der Erfindung einer verwendbaren Dampfmaschine, nach der Erstellung eines besten eisernen Schienenweges strebten; so der kurhessische Oberbergrath Henschel und der bayerische Oberbergrath v. Baader. Jener entwarf bereits 1803 einen Dampfwagen und verfertigte 1816 die Modelle zu den einzelnen Maschinentheilen, erhielt auch für sein engeres Vaterland 1817 ein Patent auf seine Erfindungen, doch wurde ihm keine Möglichkeit und Gelegenheit zur praktischen Ausführung dieser geboten. Sein bayerischer Berufsgenosse widmete sich mehr dem Gebiet der Fahrbahn, aber auch er sah seine Erfindungen nicht verwirklicht. Beide traten auch mit Projecten für die Erbauung von Eisenbahnen vor die Oeffentlichkeit; so v. Baader bereits 1814 mit dem Project Nürnberg-Fürth, Henschel 1822 mit einem solchen für Frankfurt a. M.-Bremen; Andere thaten ein Gleiches, so der braunschweigische Finanzbeamte und spätere Generaldirector der braunschweigischen Staatsbahnen v. Amsberg 1824 mit dem Project für eine Bahn von Braunschweig über Hannover nach Bremen und Hamburg, doch zunächst Alles ohne greifbaren Erfolg. In Preussen hatte sich 1826 sogar bereits eine Actiengesellschaft gebildet zur Erbauung einer Eisenbahn aus dem Ruhr-Kohlenrevier in das Wupperthal, wurde aber mit ihrem Project abgewiesen, da die Principien der 1810 gewährleisteten allgemeinen Gewerbefreiheit dadurch beeinträchtigt würden, ja es gingen sogar bei der Regierung — in Befürchtung der Concurrenz — Petitionen direct gegen die Concessionirung von Eisenbahnen ein. Andererseits wieder machten königliche Beamte, der Geh. Regierungsrath Koppe in Minden und der Provinzialsteuerdirector der Provinz Westfalen, Krüger, an das Ministerium Vorschläge wegen Erbauung von Eisenbahnen zur Verbindung der Weser mit dem Rhein, von Rehme bei Minden bis Köln, in Folge dessen die Regierung auch die Strecke Rehme-Lippstadt nivelliren liess; doch hierbei blieb es. Der westfälische Landtag beantragte 1831 die Genehmigung zur Bildung einer

Actiengesellschaft mit Unterstützung seitens des Staates zum Bau einer Bahn von Minden nach Lippstadt, aber das Privatcapital zeigte sich nicht zugänglich und der Staat schreckte davor zurück, die Bahn auf eigene Kosten herzustellen. Alles in Allem kamen in Preussen zunächst nur einige Meilen Pferdebahnen in den Kohlenrevieren der Saar und der Ruhr zu Stande. — Obenan steht aber deutscherseits als Vorfechter der Eisenbahnen der Nationalökonom Professor Friedrich List*); derselbe trat mit dem Entwurf zu einem



*) Friedrich List, geb. 1789 zu Reutlingen in Württemberg, berühmter National-Oekonom, fungirte als Professor an der Universität Tübingen, beschäftigte sich bereits im Jahre 1824 während seines unfreiwilligen Aufenthalts auf Hohen-Asperg als politischer Gefangener mit Eisenbahnentwürfen, ging 1825 nach Amerika, unternahm dort den Bau einer Eisenbahn und kehrte 1832, getragen von dem Gedanken eines deutschen Eisenbahnsystems, nach Deutschland zurück, regte hier in erster Linie den Bau der Leipzig-Dresdener Bahn an, stellte gleichzeitig den oben erwähnten Entwurf für ein einheitliches deutsches Eisenbahnnetz auf, fand aber mit seinen heute glänzend gerechtfertigten Entwürfen und Prophezeiungen kein Vertrauen, ging zum zweiten Male ausser Landes und erschoss sich 1846 zu Kufstein.

einheitlichen Eisenbahnnetz Deutschlands behufs Verbindung der Haupthandels- und Productionspunkte unter sich vor die Oeffentlichkeit, und ist dieser als der vorzüglichste Pionier, als der Apostel der deutschen Eisenbahnen zu rühmen und zu ehren. Als ersten Ausgangspunkt seines Eisenbahnsystems dachte er sich Leipzig, den Mittelpunkt des damaligen Binnenhandels Deutschlands und des wissenschaftlichen Lebens, jedoch fand auch er zunächst nur Missbilligung und Widerstreben. Der Uebersicht halber haben wir seinen Entwurf nebenstehend in kartographischer Form gebracht.

Dass bei der damaligen staatlichen Spaltung Deutschlands in 34 verschiedene Staatswesen die Eisenbahnfrage nicht einheitlich behandelt wurde, ist wohl selbstredend, aber auch in den einzelnen Staaten hatten sogar noch nach der Eröffnung der ersten englischen Bahnen die Vorfechter der Eisenbahnen mit heute unglaublich klingenden Schwierigkeiten zu kämpfen. So gab das bayerische Obermedizinalcollegium, als es sich um die Concessionirung der ersten bayerischen Eisenbahn Nürnberg-Fürth handelte, sein Gutachten dahin ab, dass die schnelle Bewegung bei den Passagieren eine Gehirnkrankheit, eine besondere Art des delirium furiosum, unfehlbar erzeugen müsse, dass aber, falls die Passagiere dieser Gefahr trotzen wollten, der Staat mindestens die „Zuschauer“ schützen müsse, da der blosse Anblick des rasch dahinfahrenden Dampfwagens genau dieselbe Gehirnkrankheit erzeugen würde, und sei deshalb zu verlangen, dass jeder Bahnkörper zu beiden Seiten mit einem dichten hohen Bretterzaun einzufassen sei. Glücklicherweise legte die königliche Regierung dem Gutachten kein besonderes Gewicht bei, dasselbe ist aber ein Beweis, wie selbst die Gebildetsten des Volkes hemmend der Einführung der Eisenbahnen im Wege standen. Ob die Herren später doch noch selbst die Eisenbahn benutzt und das delirium furiosum an sich verspürt haben, ist der späteren Zeit leider nicht aufbewahrt worden. Auch in Preussen erklärte der erste Verkehrsbeamte des Königreichs, der Generalpostmeister v. Nagler, als ihm der Entwurf zum Bau der Bahn von Berlin nach Potsdam vorgelegt wurde, „solche Idee für dummes Zeug, er lasse täglich mehrere sechssitzige Posten nach Potsdam gehen und es sitze Niemand darin; die Leute sollten ihr Geld doch lieber gleich zum Fenster hinauswerfen, statt es zu solch unsinnigem Unternehmen hinzugeben“. Anders dagegen der damalige Kronprinz, nachmalige König Friedrich Wilhelm IV. „Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf“, waren Seine Worte bei der Eröffnungsfahrt auf der Berlin-Potsdamer Bahn am 29. Oktober 1838. Auch ein dichterischer

Erguss für die Eisenbahnen ist uns aus jener Zeit aufbewahrt geblieben; begeisterungsvolle Stimmung liess ein junges Mädchen am Tage nach der Eröffnung der Leipzig-Dresdener Bahn schreiben:

„Dahin, dahin der einsam stille Frieden,
Dahin, dahin ein jed' idyllisch Glück!
Denn alle Ruh' ist aus der Welt geschieden —
O Dampf! fürwahr, das ist dein Meisterstück!

Ja, Frieden, stirb! — Du stiller Kirchhoffrieden,
Du hast fürwahr zu lange schon gewährt!
Ein ander Glück giebt's noch für uns hienieden,
Ein andrer Glanz hat unsre Zeit verklärt.

Seht dort den Greis in dünnen Silberhaaren,
Indess die Wagen fliegen, hört sein Flehn:
Nun, Herr, lass deinen Knecht in Frieden fahren,
Nun er die Wunder dieses Tags gesehn!

Er ahnt es wohl, doch wusst' er's nicht zu sagen,
Als ihn Bewunderung aufs Knie gesenkt:
Es weht ein neuer Geist um diese Wagen,
Der rastlos fort auf Eisenschienen drängt!

Rings lärmt es auf zum rüstigen Bewegen,
Und dieses Läuten ruft: Habt Acht! Habt Acht!
Mit jeder Schiene, die sie weiter legen,
Wird neues Leben in die Welt gebracht.

Und eh' sie noch die Gotteskraft verstehen,
Sind sich die Völker jubelnd nah gebracht
Und lassen ihre Freiheitsbanner wehen,
Und durch die Lüfte braust's: Erwacht! erwacht!"

Den von anderen Seiten gemachten Versuch, die historische Entwickelung der Eisenbahnen von Gesammtdeutschland von vornherein in fünf bis sechs verschiedene Perioden zu pressen, müssen wir als verfehlt erachten. Bei der Staatenspaltung Deutschlands ohne damals gemeinsamen inneren Zusammenhalt, bei gegenseitigen Eifersüchteleien zwischen den einzelnen Regierungen und ihren Völkern, in Folge deren die Grenzpfähle zwischen den deutschen Staatsgebieten dem Eisenbahnbau manchmal schwerer zu überwindende Hindernisse entgegenstellten als die steilsten Felsengebirge, gestaltete sich jeder Staat das Eisenbahnwesen nach seinen eigenen Interessen, ohne denen des Grenznachbars Rechnung zu tragen, noch viel weniger aber dabei die von Alldeutschland ins Auge zu fassen. Es bildeten sich deshalb verschiedene, nur den einzelnen Landes-Interessen angepasste Systeme heraus. Bei dem Grössenübergewicht Preussens springen die dort gebildeten Perioden für das deutsche Eisenbahnnetz am meisten in die Augen, und es decken

sich denn auch die oben erwähnten, anderweitig aufgestellten Perioden dieses letzteren mit denen des preussischen Eisenbahnnetzes, während wir offen und frei zugeben müssen, dass doch auch in Preussen damals die Sonderinteressen massgebend waren. Wir können deshalb zunächst nur das fast zufällige Werden eines „deutschen" Eisenbahnnetzes entwickeln und dann erst nachträglich die einzelnen Perioden begrenzen.

Die erste Locomotivbahn Deutschlands war wie bekannt die von einer Actiengesellschaft gebaute Linie Nürnberg-Fürth, welche im Februar 1835 in Bauangriff genommen und am 7. Dezember desselben Jahres eröffnet wurde. Hierbei bleibe nicht unerwähnt, dass die Bauausführung unter Leitung eines deutschen Ingenieurs, des königlich bayerischen Bezirksingenieurs Denis, erfolgte und in anerkannt vorzüglicher Weise durchgeführt wurde.

Das erste deutsche Land, welches sich zum Bahnbau auf Staatskosten entschloss, war das Herzogthum Braunschweig, woselbst die erste Linie 1837 begonnen und mit der Theilstrecke Braunschweig-Wolfenbüttel am 1. Dezember 1838 dem Betriebe übergeben wurde.

In der Zeit bis 1846 bildeten sich nach und nach einzelne grössere, miteinander aber noch nicht verbundene Gruppen aus, und zwar:

„Die nordmitteldeutsche" mit dem Centrum Berlin und den Hauptendpunkten Stettin, Hamburg, Hannover, Halle, Leipzig, Altenburg, Dresden, Breslau und Oppeln.

„Die niederrheinische" mit dem Centrum Köln und den Endpunkten Duisburg im Norden, Elberfeld im Osten, Bonn im Süden; im Westen aber schon in Verbindung stehend mit dem belgischen und durch dieses mit dem französischen Bahnnetz.

„Die südwestdeutsche" in den Linien Wiesbaden-Frankfurt a. M., Frankfurt a. M.-Mannheim und Mannheim-Karlsruhe-Freiburg i. B.

„Die bayerische" nur erst aus den beiden, in sich voneinander getrennten Linien Nürnberg-Fürth-Bamberg-Lichtenfels und München-Augsburg-Donauwörth bestehend.

Das Jahr 1847 brachte durch Fertigstellung der Köln-Mindener Bahn und der hannöverschen Staatsbahnstrecke Hannover-Minden die Verbindung der nordmitteldeutschen Gruppe mit den rheinischen Linien.

Mit der bayerischen Gruppe wurde die nordmitteldeutsche 1851 durch Fertigstellung der Strecke Leipzig-Hof-Lichtenfels verbunden, die bayerische mit der südwestdeutschen 1854 durch

die Linie Frankfurt a. M.-Hanau-Aschaffenburg-Bamberg, die südwestdeutsche und rheinische 1859 durch die Linien der rheinischen Eisenbahn.

Eine nordostdeutsche Gruppe wurde durch Fertigstellung der Linien Stargard-Kreuz-Königsberg 1853 gebildet.

Mit ausserdeutschen Ländern wurden die ersten Verbindungen wie folgt hergestellt:

Mit Belgien und dadurch indirect mit Frankreich bereits 1843 in der Linie Aachen-Herbesthal-Mecheln.

Mit Oesterreich im Jahre 1848 durch Fertigstellung der preussischen Wilhelmsbahn Cosel-Oderberg und Eröffnung der Schlussstrecke der österreichischen Kaiser-Ferdinands-Nordbahn Wien-Oderberg.

Mit Frankreich direct 1852 durch die Eröffnung der Saarbrücker Bahn von Neunkirchen über Saarbrücken an die damals französische Grenze bei Forbach.

Mit Holland 1856 durch Eröffnung der Grenzstrecken Wesel-Emmerich-Arnheim.

Mit der Schweiz 1858 durch die badisch-schweizerischen Grenzstrecken bei Basel.

Mit Russland 1861 durch Eröffnung der Grenzbahnen Königsberg-Eydtkuhnen-Wilna.

Das Jahr 1864 brachte durch Erwerbung der bis dahin dänischen Elbherzogthümer Schleswig-Holstein und Lauenburg dem deutschen Eisenbahnnetz als Zuwachs die Altona-Kieler, Lübeck-Büchener, Rendsburg-Neumünsterer, Glückstadt-Elmshorner, Schleswig-Klosterkruger und die Schleswigschen Bahnen. Anschluss an die deutschen Bahnen hatte dieses Netz seit 1851 in der hier mit enthaltenen Linie Lübeck-Büchen.

Der Friedensschluss 1871 brachte das bereits wohlausgebaute und seit 1852 mit dem deutschen bereits in directem Anschluss stehende Eisenbahnnetz von Elsass-Lothringen hinzu.

Von einem deutschen Eisenbahnnetz kann hiernach überhaupt erst von 1854 an gesprochen werden, indem nun erst die verschiedenen Gruppen miteinander in Zusammenhang standen. Die erste Periode ist daher bis zu diesem Jahr zu rechnen; die zweite reicht bis zu 1871, in welchem Jahre durch die Reichsverfassung die Verwaltung der Bahnen als einheitliches Netz bestimmt, für Anlage, Ausrüstung und Betrieb Einführung einheitlicher Normen vorgesehen, dem Reich ein gewisses Aufsichtsrecht über die Bahnen eingeräumt — den bayerischen gegenüber jedoch nur in beschränkter Form — und ihm die Möglichkeit gegeben wurde, erforderlichen

Falls im Interesse der Vertheidigung Deutschlands und des gemeinsamen Verkehrs neue Linien auf Kosten des Reichs anzulegen oder an Privatunternehmer zu concessioniren, selbst gegen den Widerspruch der Bundesregierungen der von solchen Linien zu berührenden Staatsgebiete. Auf Grund der Reichsverfassung wurde denn auch bereits unterm 22. Dezember 1871 ein einheitliches Betriebsreglement und unterm 29. Dezember 1871 ein einheitliches Bahnpolizeireglement erlassen, unterm 27. Juni 1873 als Reichsaufsichtsbehörde für die Eisenbahnen das Reichseisenbahnamt zu Berlin eingesetzt, unterm 4. Januar 1875 eine einheitliche Signalordnung, unterm 20. Dezember 1875 behufs Regelung des Verhältnisses der Eisenbahnen zur Reichspostverwaltung ein Reichspostgesetz und unterm 12. Juni 1878 einheitliche Normen für die Construction und Ausrüstung der Hauptbahnen (Vollbahnen) sowie unter demselben Tage die Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) erlassen, und durch letztere der Ausbau des Bahnnetzes in grösserem Umfange ermöglicht.

Von allgemeinen Reichsgesetzen sind als besonders wichtig für die Eisenbahnen hier noch das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 und das Gesetz betreffend die Commanditgesellschaften auf Actien und die Actiengesellschaften vom 18. Juli 1884 zu nennen.

An Stelle des obigen Betriebsreglements trat später das vom 11. Mai 1874 und an Stelle der Signalordnung von 1875 die vom 30. November 1885; das Bahnpolizeireglement erfuhr zwei Neuredactionen, die vom 4. Januar 1875 und dann die vom 30. November 1885, sowie die Normen für die Construction und Ausrüstung der Hauptbahnen eine solche gleichfalls unterm 30. November 1885.

Das Reichspostgesetz erstreckt sich auf die Staatsbahnen und die neu zu concessionirenden Privatbahnen, hat aber auf die damals bereits bestehenden Privatbahnen nicht rückwirkende Kraft; ebenso hatten die Normen für Vollbahnen von 1878 resp. 1885 nicht rückwirkende Kraft, machten also Umbauten nicht erforderlich. Bis zu dem erstgedachten Termin waren für Construction und Ausrüstung der Bahnen die technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, von welch letzterem wir weiter unten sprechen werden, massgebend gewesen, selbstredend unbeschadet des Aufsichtsrechts der Regierungen.

Für die Staaten des durch die Friedensschlüsse von 1866 gegründeten Norddeutschen Bundes (das heutige Deutsche Reich mit Ausnahme Bayerns, Württembergs, Badens und des südlichen Theis vom Grossherzogthum Hessen) enthielt die Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867 bezüglich des Eisenbahnwesens

bereits dieselben Bestimmungen wie die heutige Reichsverfassung. Auch waren auf Grund derselben für die in Rede stehenden Länder unterm 3. bzw. 10. Juni 1870 ein einheitliches Bahnpolizeireglement und ein einheitliches Betriebsreglement erlassen worden, und es sind dies dieselben, welche dann im Dezember 1871 zum 1. Januar 1872 für das ganze Deutsche Reich zur Einführung gelangten.

Die wesentlichsten Bestimmungen des vorerwähnten, in die Verhältnisse der Eisenbahnen tief einschneidenden Eisenbahnpostgesetzes bestehen darin, dass mit jedem für die Postbeförderung bestimmten Zuge ein Postwagen unentgeltlich zu befördern ist, dass für die Briefpost, für die Postpackete bis zu 10 Kilogramm herauf, für die Geräthschaften und das Postbegleitungspersonal keine Vergütung irgend welcher Art, für die Beförderung von mehr als einem Post- oder Postbeiwagen aber nach der Länge der durchfahrenen Strecke und für die Postpackete über 10 Kilogramm nach den Eilgutsätzen Zahlung zu leisten ist, dass auch bei den übrigen Zügen Briefe und Zeitungspackete durch das Zugpersonal oder durch einen Postbeamten unentgeltlich mitzunehmen sind und dass die Beschaffung, Unterhaltung, sowie das Aus- und Einrangiren der Postwagen durch die Bahnen für Rechnung der Postverwaltung zu erfolgen hat. Diese Bestimmungen wurden bezüglich der als Secundärbahnen concessionirten resp. zu concessionirenden Linien unterm 28. Mai 1879 entsprechend modifizirt. Bekanntlich geben die den Eisenbahnverwaltungen der Post gegenüber auferlegten Verpflichtungen fortgesetzt Veranlassung zu Missvergnügen, Klagen und Eifersüchteleien, die schliesslich alle darauf hinauslaufen, dass die Eisenbahn-Verwaltungen zu viel für zu wenig Geld leisten müssen. Dass diese Klagen nicht unberechtigt sind, dürfte am besten durch das geflügelte Wort des preussischen Eisenbahnministers, „die Post schmiere ihre Achsen mit dem Fett der Eisenbahnen“, belegt sein. Bezüglich des Reichseisenbahnamtes, einer zur Zeit präsidentenlosen, recht unschuldigen Behörde und in erster Linie nur Sammelorts des statistischen Materials sämmtlicher deutschen Eisenbahnen, sei zur Vermeidung von Missverständnissen übrigens noch erwähnt, dass dasselbe zu Zwangsmassregeln selbst nicht berechtigt ist, solche betreffs der Privatbahnen vielmehr nur durch die Eisenbahnaufsichtsbehörden der einzelnen Staaten, betreffs der Staatsbahnen durch den Bundesrath und betreffs der Reichsbahnen durch das Reichskanzleramt erfolgen können.

Der Beginn einer neuen, der dritten, bis in die Gegenwart reichenden Periode markirt sich in dem Jahr 1880, in welchem das Eisenbahnnetz Deutschlands in den grossen Linien als aus-

gebaut zu erachten ist, dagegen der Bau von Bahnen nur lokaler Bedeutung in grösserem Umfange auf Grund der bereits erwähnten Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) beginnt.

Uebrigens mag an dieser Stelle bezüglich der oben erwähnten Bestimmung in der Reichsverfassung betont werden, dass bisher gegen die seitens des Reichs als erforderlich erachteten Linien ein Widerspruch von den Bundesregierungen nie erhoben worden ist, diese vielmehr auf Anfordern solche unter Beihülfe des Reichs stets selbst gebaut haben. Auch für die Zukunft ist ein solcher Widerspruch gewiss nicht zu befürchten, denn die deutsche Einheit ist nicht mehr leerer Schall, sondern fest begründet im Innern der Völker und ihrer erlauchten Fürsten. Gebildet in dem patriotischen Hochgefühl des ruhmreichen Krieges 1870 71, hat sie sich bereits bewährt und neuerdings wieder bethätigt, als bei dem ersten politischen Act nach den schweren Tagen der Prüfung, nach dem Heimgang des ersten Kaisers des neu erstandenen Deutschen Reichs und seines Nachfolgers, des kaiserlichen Dulders, bei der Zusammenberufung des Reichstages durch Seine Majestät Kaiser Wilhelm II. nicht bloss die Sendboten des Volks, sondern auch die erlauchten Bundesfürsten sich um den jugendlichen Kaiser schaarten!

Um die Nachtheile der damaligen politischen Spaltung Deutschlands für das Eisenbahnwesen nach Möglichkeit auszugleichen, hatte sich 1847 der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen gebildet, welcher sich aber nicht allein auf das heutige Deutschland, sondern auf den damaligen Deutschen Bund, also auch auf Oesterreich erstreckte, und welchem ferner noch einzelne Verwaltungen anderer benachbarter Länder beitraten. Demselben gehören bei selbstredend freiwilligem Beitritt von Anfang an und noch jetzt fast sämmtliche deutschen Eisenbahnen an, und er hat bezüglich möglichst gleichmässiger Verwaltung, Gleichmässigkeit in Bau und Ausrüstung, Regelung der gegenseitigen Wagenbenutzung, sowie bezüglich Gestaltung des Tarifwesens ungemein segensreich gewirkt. Derselbe besteht noch heute, hat aber gegenüber den grossen Staatsbahncomplexen an Bedeutung verloren. Ausser diesem bildeten sich im Lauf der Zeit behufs Vereinfachung des Tarifwesens und Ermöglichung eines directen Verkehrs zwischen und über die Linien der zahlreichen Verwaltungsgebiete noch besondere Eisenbahnverbände, welche gleichfalls auch jetzt noch bestehen und sich zum Theil ebenfalls über die Grenzen des deutschen Bahnnetzes hinaus erstrecken.

Nachrichtlich sei hier noch erwähnt, dass Mitte der 70er Jahre behufs vollständig einheitlicher Verwaltung das Project auftauchte,

die sämmtlichen Bahnen Deutschlands für das Reich zu erwerben; indess wurde dasselbe fallen gelassen, und gegenwärtig stehen nach wie vor nur die bei dem Friedensschluss 1871 seitens des Reichs käuflich erworbenen und seitdem durch Neubauten auf dessen Kosten vergrösserten Reichseisenbahnen von Elsass-Lothringen in Besitz und Verwaltung des Reiches. Auch der s. Zt. geplante Erlass eines Reichseisenbahngesetzes ist nicht zur Verwirklichung gekommen.

Mit einer Linie von nur 6 km wurde der Grund zu dem deutschen Eisenbahnnetz gelegt, welches jetzt nach 55 Jahren am 1. April 1889 in enggemaschten Linien 40 850,51 km zählt.

Nachstehend lassen wir zunächst die historische Entwickelung der Eisenbahnen in den einzelnen deutschen Staaten folgen, unter kurzer Skizzirung der allgemeinen geographischen Verhältnisse dieser, indem letztere hierbei selbstredend von Einfluss waren.

Herzogthum Anhalt.

Geographie. 2 347 qkm mit 254 000 Einwohnern. 265,07 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 11,29 km.

Das Herzogthum besteht aus zwei voneinander getrennt liegenden grösseren Theilen und fünf Exclaven. Der Hauptheil mit der Residenz Dessau liegt zwischen den preussischen Provinzen Brandenburg und Sachsen, gehört ganz dem Tieflande an und wird von der Elbe und deren Nebenflüssen Saale und Mulde durchflossen. Der kleinere, westlich von diesem gelegene Theil wird von der Provinz Sachsen und dem südlichen Theil des Herzogthums Braunschweig eingeschlossen und steigt in der Richtung von Norden nach Süden aus dem Tieflande zum Unterharz auf; bewässert wird derselbe von der Selke, einem Nebenfluss der zur Saale fliessenden Bode. Die fünf Parzellen liegen innerhalb der Provinz Sachsen nördlich der beiden Haupttheile.

Das Herzogthum ist ein reich gesegnetes Land. In dem östlichen Hauptheil stehen Acker-, Obst- und Gartenbau in hoher Blüthe, und ausserdem gewährt hier das Steinsalzwerk Leopoldshall (mit dem benachbarten Stassfurter in Preussen im Zusammenhang stehend) reiche Ausbeute an Steinsalz, Kanit, Kali- und Bittersalzen. In dem westlichen Theil wird Bergbau auf Blei und Silber betrieben. Braunkohlen werden in beiden Theilen an verschiedenen Stellen gewonnen. Bei dem Reichthum des Landes hat man bisher auch die Waldungen geschont, so dass es in dem grossen östlichen Theil

zusammenhängende schöne Eichwaldungen und in dem westlichen, besonders auf dem Harz, herrliche Buchenwaldungen giebt.

An industriellen Etablissements sind in dem östlichen Theil zahlreiche Zuckerfabriken und ausserdem bei Leopoldshall chemische Fabriken im Betriebe. Im Selkethal des westlichen Theils sind Hütten- und Hammerwerke, und bei Mägdesprung eine grosse Eisengiesserei. Die übrige Industrie in Woll-, Baumwoll- und Leinenweberei sowie Spinnerei ist auf die Städte Dessau, Köthen, Zerbst und Bernburg vertheilt.

Die Haupt- und Residenzstadt Dessau ist gleichzeitig der Haupthandelsplatz des Landes besonders in Getreide und Wolle. In nächster Nähe hiervon liegt der bedeutende Elbhafen Wallwitzhafen.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Bei dem Entstehen der Eisenbahnen in Deutschland zerfiel das heutige Gesammtherzogthum politisch in drei verschiedene Herzogthümer, Anhalt-Dessau, Anhalt-Köthen und Anhalt-Bernburg. Beim Erlöschen des regierenden Herrscherhauses des Herzogthums Köthen 1847 wurde dieses zunächst von den Herrscherhäusern Dessau und Bernburg gemeinschaftlich regiert, 1853 aber durch Staatsvertrag gänzlich mit Anhalt-Dessau vereinigt. Im Jahre 1863 starb auch die Bernburger Linie aus, und seitdem bilden sämmtliche anhaltischen Lande das einheitliche Herzogthum Anhalt. Es möge uns indess gestattet sein, bei der nachfolgenden Besprechung über die Entwickelung des Eisenbahnwesens die Geschichte desselben von Anfang an für das ganze gegenwärtige Herzogthum zusammen zu fassen.

Nächst Braunschweig, dessen Regierung von vornherein den Eisenbahnbau auf Staatskosten selbst in die Hand nahm, erfreute sich unter allen kleineren deutschen Staaten das Herzogthum Anhalt zuerst und zwar von vornherein eines verhältnissmässig ausgedehnten Eisenbahnnetzes, denn bereits 1840 erhielt es in der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, welche unter Berührung der Stadt Köthen die Mitte des Landes in der Richtung von Norden nach Süden durchschneidet, den ersten Schienenweg, in demselben Jahre aber auch noch in der Linie Köthen-Dessau-Rosslau-Wittenberg der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn eine Schienenverbindung von Köthen in östlicher Richtung durch das ganze Land gegen Berlin. Die dritte Hauptstadt, Bernburg, wurde 1846 durch die von einer besonderen Gesellschaft gebaute Köthen-Bernburger Eisenbahn in das Schienennetz gezogen, aus welcher 1856 eine Zweigbahn nach den Kohlengruben bei Gerlebogk hergestellt wurde. 1857 wurde durch

die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft die Linie Dessau-Bitterfeld-Leipzig eröffnet, und 1863 baute die herzogliche Regierung im Interesse ihrer Stadt Zerbst auf Staatskosten eine Eisenbahn — die herzogliche Leopoldsbahn — von Rosslau nach dort. Dieselbe wurde von Anfang an der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn in Betrieb gegeben und 1871 von dieser käuflich erworben. Hierauf wurde 1874 seitens derselben Gesellschaft diese Linie bis zur Grenze gegen Magdeburg verlängert und dadurch für das Herzogthum auch die Verbindung mit dieser wichtigen Stadt hergestellt.

Der Landstrich westlich von Bernburg fiel in den Bereich der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, von deren Linien die 1866 eröffnete Strecke Bernburg-Güsten-Aschersleben mit Zweig Güsten-Stassfurt und die 1871/72 eröffnete Linie Halle-Aschersleben dem Herzogthum neue wichtige Verbindungen brachte. Die 1879 eröffnete preussische Staatsbahn Berlin-Wetzlar endlich schneidet das Gebiet des Herzogthums in seinem nordöstlichsten Theil und dann wieder westlich von Bernburg.

Der getrennt liegende westliche Haupttheil erhielt den ersten Schienenweg 1866 in der Theilstrecke Aschersleben-Wegeleben der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. Dieselbe schneidet ihn aber nur im äussersten Norden, und erst durch deren 1868 eröffnete Zweigbahn nach Ballenstedt erlangte sie für das Herzogthum erhöhte Bedeutung. 1885 wurde diese Zweigbahn unter Berührung der Stadt Gernrode vom Besitznachfolger der Magdeburg-Halberstädter Bahn, dem preussischen Staat, bis Quedlinburg verlängert.

Zur Erschliessung des südlichen gebirgigen Landestheils bildete sich eine besondere Actiengesellschaft, welche ihre erste Linie Gernrode-Mägdesprung-Alexisbad-Harzgerode 1887/88 dem Verkehr übergab.

Die vorgedachten grossen Eisenbahngesellschaften, die Magdeburg-Leipziger, die Berlin-Anhaltische und Magdeburg-Halberstädter waren in der glücklichen Lage, die finanzielle Unterstützung der betheiligten Staaten nicht nöthig zu haben, so dass die herzogliche Regierung weder durch Betheiligung am Anlagecapital noch durch Uebernahme von Zinsgarantien einzuschreiten brauchte. Anders gestaltete sich die Sache bei der Köthen-Bernburger Bahn. Die finanziell missliche Lage dieser Gesellschaft veranlasste die Regierung, die Bahn 1850 selbst in Verwaltung zu nehmen unter Bewilligung einer $2\frac{1}{2}$ %igen Zinsgarantie für das Actiencapital im Betrage von 1 500 000 Mark, welche denn auch alljährlich in Anspruch genommen wurde. Ein staatsseitiger Betrieb fand hierbei aber nicht statt, vielmehr überliess die Regierung denselben pacht-

weise an einen Privatunternehmer. Dies Verhältniss einschliesslich der Zinsgarantie erreichte 1863 seine Endschaft, indem die Köthen-Bernburger Bahn in diesem Jahre käuflich in das Eigenthum der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft überging.

Die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft wurde von der Regierung in Anbetracht der hohen Wichtigkeit dieses Unternehmens für den Harzdistrict mit einer Beihülfe à fonds perdu und durch unentgeltliche Hergabe des verwendbaren fiscalischen Terrains unterstützt, wie dieselbe weiterhin auch die Neubauprojecte der Gesellschaft durch Uebernahme von St.-Actien im Betrage von 200 000 Mark zu fördern sich entschlossen hat.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind dem herzoglich anhaltischen Staatsministerium unterstellt.

Die auf anhaltischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 265,07 km. Hiervon entfallen, nachdem die Magdeburg-Leipziger, die Berlin-Anhaltische und die Magdeburg-Halberstädter einschliesslich der Köthen-Bernburger Eisenbahn inzwischen in das Eigenthum des preussischen Staates übergegangen sind, auf:

die preussischen Staatsbahnen	247,57	km
die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn	17,50	„
Total	265,07	km

Eine weitere Ausdehnung erfährt das Bahnnetz des Herzogthums demnächst noch in den mit Gesetz von 1884 resp. 1887 zur Ausführung beschlossenen preussischen Staatsbahnlinien Könnern-Bernburg-Calbe a. S. und Köthen-Aken a. Elbe sowie durch die ebenfalls bereits im Bau befindliche Fortsetzung der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn von Alexisbad nach Güntersberge und event. weiter bis Hasselfelde.

Grossherzogthum Baden.

Geographie. 15 081 qkm mit 1 615 000 Einwohnern. 1413,57 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 9,37 km.

Das Grossherzogthum ist ein lang gestrecktes Land auf dem rechten Ufer des Rheins. Im Westen hat es durchweg, im Süden zum grössten Theil in dem Rhein, und im Südosten in dem Bodensee natürliche Grenzen. Der politischen Eintheilung nach wird es im Westen von der bayerischen Rheinpfalz und dem Elsass, im Süden von der Schweiz, im Osten von Württemberg, dem zu Preussen

gehörigen Hohenzollern und von Bayern, im Norden von Bayern und Hessen-Darmstadt begrenzt.

In orographischer Beziehung gehört der westliche Theil der oberrheinischen Tiefebene, der östliche Theil im Süden dem Schwarzwald und dem schwäbischen Jura und im Norden dem Odenwald an.

In hydrographischer Beziehung sind ausser dem Rhein, welcher, wie schon gesagt, im Westen und Süden die Grenze bildet, dessen rechtsseitige Nebenflüsse Wutach, Wiese, Elz mit Dreisam, Kinzig, Rench, Murg, Neckar mit der Enz und als Grenzfluss im Norden der Main mit der Tauber, sowie im Südosten die Donau mit ihren Quellflüssen Brege und Brigach zu nennen.

Der Boden ist mit Ausnahme der höheren Gebirgsregionen im Allgemeinen sehr fruchtbar, und Ackerbau und Viehzucht steht deshalb auf hoher Stufe; ebenso ist der Anbau von Hanf, Flachs, Hopfen und Tabak bedeutend; sehr ergiebig ist weiterhin Obst- und Weinbau. Besonders der Schwarzwald, demnächst der Odenwald und auch die Rheinebene sind reich an grossartigen Waldungen, von denen die Schwarzwälder Tannen bis nach Holland ausgeführt werden.

Der Bergbau sowie das Hütten- und Salinenwesen ist unbedeutend und hiervon nur das Gaggenauer Eisenwerk rühmlichst bekannt. Dagegen ist Baden reich an Mineralquellen, deren es gegen sechzig zählt; Baden-Baden ist der berühmteste und besuchteste Badeort der Welt.

Die Industrie erstreckt sich besonders auf Baumwollenspinnereien und Webereien, Tabaks- und Tuchfabriken, Strohgeflechtmanufacturen und die bekannte Uhrenfabrikation des Schwarzwaldes, Papier-, Zucker-, Leder- und chemische Fabriken. Die bedeutendsten Industrieplätze sind Mannheim, Pforzheim, Karlsruhe, Lahr, Lörrach, Constanz und die meisten Ortschaften des Schwarzwaldes. Der Haupthandelsplatz ist Mannheim.

Die Haupt- und Residenzstadt des Grossherzogthums ist Karlsruhe.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Schon frühzeitig regten sich in Baden die Bestrebungen zum Bau von Eisenbahnen, und es wurde hier von vornherein eine lange Linie in Aussicht genommen, denn bereits 1833 erging aus Privatkreisen an die grossherzogliche Regierung das Gesuch um Genehmigung zur Ausführung einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel. In Ermangelung der nöthigen Erfahrungen erachtete aber die Regierung den Zeitpunkt für den Bau von Eisenbahnen noch

nicht gekommen, weshalb das Gesuch zunächst abschläglich beschieden wurde. Im Jahre 1835 setzte sie dann aber selbst ein besonderes Comité zur Untersuchung der Frage über den Eisenbahnbau ein und entschloss sich auf Grund der Berichte desselben zur Ausführung einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel auf Staatskosten, sowie bezüglich der Fortsetzung dieser nördlich bis Frankfurt a. M. Verhandlungen mit der grossherzoglich hessischen Regierung anzubahnen. Der zur weiteren Erörterung dieser Frage im Februar 1838 zusammenberufene ausserordentliche Landtag genehmigte den Gesetzentwurf und damit die Ausführung der fraglichen Bahn nebst Zweigen nach Kehl und Baden-Baden auf Staatskosten sowie die nöthigenfalls zwangsweise Enteignung des zu den Eisenbahnbauten erforderlichen Terrains. Die Frage wegen der nördlichen Fortsetzung nach Frankfurt a. M. war noch nicht zur Entscheidung gereift. Unterm 29. März 1838 erhielt dieser erste Eisenbahngesetzentwurf die landesherrliche Bestätigung. Mit diesem Gesetz hatte sich die grossherzogliche Regierung aber noch nicht definitiv für das Staatsbahnprincip entschieden, vielmehr wurde in dem von 1846, welches die nachherige Schwarzwaldbahn behandelte, die Frage erörtert, den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auch an Privatunternehmer unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital zu überlassen, jedoch fand sich für diese Bahn kein solcher und ebenso wenig für die in einem späteren Gesetz in Aussicht genommene Linie auf dem nördlichen Ufer des Bodensees gegen Friedrichshafen. Ein allgemeines Gesetz über Anlage und Concessionirung von Eisenbahnen ist in Baden überhaupt nicht erlassen; die einzelnen Bestimmungen und Bedingungen werden vielmehr von Fall zu Fall durch Specialgesetze resp. durch die besonderen Concessionen geregelt. Zunächst wird hierbei in den betreffenden Gesetzen besonders zum Ausdruck gebracht, wenn eine Bahn zur Ausführung an Privatunternehmer überlassen werden kann, wie auch die allgemeinen Concessionsbedingungen in diesen bereits bestimmt werden. Die definitive Concession ertheilt nachher auf Grund des betreffenden landesherrlichen Gesetzes nur noch das Staatsministerium. Allgemein wird auch den Privatbahnen die Vergünstigung des Enteignungsrechts auf Grund des Gesetzes von 1838 sowie Befreiung von allen Grund- und Gewerbesteuern und die Mitbenutzung der Staatsbahnhöfe auf den Anschlussstationen zugebilligt, andererseits aber die Concession nur auf eine bestimmte Zeit (bisher stets auf 80 Jahre) ertheilt, sowie das Ankaufsrecht seitens des Staats und die Uebernahme des Betriebes durch die Staatsbahnverwaltung unter Bestimmung des Minimalsatzes für die

Betriebsführung vorbehalten. Das specielle Uebereinkommen hierüber bleibt dann der Generaldirection der Staatseisenbahnen überlassen. Eine Betheiligung am Anlagecapital der Privatbahnen seitens des Staats wurde in den späteren Gesetzen nicht mehr vorgesehen, ist auch in keinem einzigen Fall erfolgt. Ebenso hat der Staat bei keiner Bahn eine Zinsgarantie übernommen, und nur in einzelnen Fällen ist seitens der Staatsbahnverwaltung in den Betriebsverträgen eine bedingte zugebilligt worden. Die Begrenzung der Concessionen ist übrigens nicht etwa dahin zu verstehen, dass nach Ablauf derselben die Bahnen unentgeltlich in das Eigenthum des Staates übergehen, vielmehr ist die Erneuerung derselben nach den dann bestehenden Verhältnissen, oder aber der Ankauf der Bahnen seitens des Staats gegen das aufgewendete Anlagecapital abzüglich des Minderwerthes vorgesehen. Die Preisberechnung bei einem vorherigen Ankauf ferner ist nicht allgemein, sondern in den einzelnen Concessionen jedes Mal besonders festgesetzt. Das erste Gesetz, auf Grund dessen in Wirklichkeit die Herstellung einer Bahn durch Private zu Stande kam, war das vom 5. Juni 1860 über die Erbauung der Wiesenthalbahn Basel-Schopfheim. Im Ganzen sind überhaupt nur kurze Linien durch besonders hierzu gebildete Actiengesellschaften oder die interessirten Stadtgemeinden hergestellt worden und zwar:

die Wiesenthalbahn (Basel - Schopfheim)	mit Concession vom Jahre 1860
Karlsruhe - Maxauer Rheinbahn	„ „ „ „ 1861
die Lahrer Eisenbahn (Dinglingen-Lahr)	„ „ „ „ 1864
die Murgthalbahn (Rastatt - Gernsbach)	„ „ „ „ 1867
Freiburg - Altbreisach	„ „ „ „ 1868
Mannheim - Schwetzingen - Karlsruhe (Rheinthalbahn)	„ „ „ „ 1868
die Heidelberg - Speyerer Bahn	„ „ „ „ 1872
Denzlingen - Waldkirch (Elzthalbahn)	„ „ „ „ 1872
Schopfheim-Zell (Hintere Wiesenthalbahn)	„ „ „ „ 1872
die Renchthalbahn (Appenweier-Oppenau)	„ „ „ „ 1874
die Kraichgaubahn (Grötzingen bei Durlach - Bretten - Eppingen)	„ „ „ „ 1876
die Ettlinger Stadtbahn (Staatsbahnhof Ettlingen - Stadt Ettlingen)	„ „ „ „ 1885

Die Hauptlinien und alle anderen Zweigbahnen sind auf Staatskosten erbaut, so dass das Staatsbahnprincip nur unwesentlich durchbrochen ist, um so weniger, als auch die sämmtlichen Privatbahnen von ihrer Eröffnung an seitens der Staatsbahnverwaltung betrieben werden. Auch sind von diesen inzwischen folgende durch Kauf in den Besitz des Staats übergegangen:

die Rheinthalbahn Mannheim - Karlsruhe	am	4. August	1870
die Freiburg - Altbreisacher Bahn	„	1. Januar	1879
die Kraichgaubahn	„	15. October	1879
die Elzthalbahn	„	1. April	1886
die Wiesenthalbahn	„	1. Januar	1889

In jüngster Zeit, seit 1886, ist in Baden auch mit der Erbauung von Schmalspurbahnen begonnen worden, und es hat sich dieses Zweiges das bekannte Secundärbahnconsortium Darmstädter Bank und Bachstein-Berlin bemächtigt, welche die fraglichen Linien auch selbst im Betrieb haben. Es sind dies die beiden Schmalspurbahnen Mannheim-Weinheim 1886 und Zell-Todtnau 1888 concessionirt.

Die Eingangs erwähnte Bahn von Mannheim nördlich nach Frankfurt a. M. ist schliesslich seitens der drei betheiligten Staaten gemeinschaftlich auf Staatskosten gebaut (Main-Neckarbahn), hat aber eine besondere Verwaltung und Direction, so dass der auf badisches Gebiet entfallende Theil derselben gleichfalls badische Staatsbahn ist, aber nicht unter der Generaldirection der badischen Staatsbahnen steht.

Die Geschichte der Eisenbahnen markirt sich in Baden in drei Perioden. Die erste umfasst die Zeit bis 1857 und charakterisirt sich dadurch, dass das Eisenbahnnetz nur den lokalen Interessen des Landes angepasst wurde, wobei zuerst auch nicht die seit Erbauung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn in Deutschland angenommene normale Spurweite von 1,435 Meter, sondern eine solche von 1,600 Meter zur Anwendung kam. Durch Umbau der bis dahin eröffneten Strecken wurde in 1854 aber auch hier die Normalspur eingeführt. Die zweite Periode umfasst den weiteren Ausbau des Bahnnetzes unter besonderer Berücksichtigung der Verbindungen mit den Nachbarländern und schliesst mit der Fertigstellung desselben in seinen grossen Zügen in 1879.

Für die dritte, bis auf die Gegenwart zu rechnende Periode und für die spätere Zeit blieben nur noch Correcturlinien und Bahnen lokaler Bedeutung zu bauen übrig, unter welch ersteren in strategischer Beziehung allerdings die 1887 auf Veranlassung des Reichs gebauten Strecken zur Correctur der Linie Basel-Constanz behufs Vermeidung des Schweizer Gebiets von hoher Bedeutung sind.

Da abgesehen von den Schmalspurbahnen der Staatsbetrieb auch auf den Privatbahnen als feststehendes Princip zu erachten ist, erscheint eine Beleuchtung der Betriebsverträge erforderlich. Dieselben sind nicht nach einheitlichen Principien abgeschlossen; zum Theil hat sich die Staatsbahnverwaltung die Erstattung ihrer eigenen buchmässigen Betriebskosten, zum Theil aber auch einen gewissen Prozentsatz der Brutto-Einnahmen, 50 %, 55 %, resp. 60 %, ausbedungen. Bei allen aber spielen die buchmässigen Betriebskosten eine wichtige Rolle, indem theils aus den der Staatsbahnverwaltung zufallenden Beträgen, wenn diese gegen jene einen Reingewinn erbringen, den Bahneigenthümern zur Completirung einer gewissen Verzinsung ihres Anlagecapitals Zuschüsse gewährt werden sollen, theils andererseits, falls die vereinbarten Prozentsätze der Brutto-Einnahme die buchmässigen Betriebskosten der Staatsbahnverwaltung nicht decken, letztere zur Deckung ihres Defizits bedingten Anspruch auf Ersatz aus dem den Bahneigenthümern vertragsmässig zufliessenden Beträgen hat. Diese Vereinbarungen machen für die Staatsbahnverwaltung die Führung besonderer Betriebskostenrechnungen für jede einzelne Privatbahn erforderlich.

Da sich nun für so kurze Strecken innerhalb eines so grossen Verwaltungsbezirks die für jene einzelnen Strecken wirklich erwachsenen Betriebsausgaben in einzelnen Posten unmöglich feststellen lassen, wurde die Art dieser Feststellung wiederum mit den Privatbahnen besonders vereinbart. Die hierbei für die einzelnen Ausgabepositionen theils festgesetzten Pauschalsummen, theils prozentuelle Berechnung haben aber als Totalsummen der Betriebsausgaben Beträge erscheinen lassen, welche, wenn sie in Wirklichkeit erforderlich wären, jeden Eisenbahnbetrieb unmöglich machten. Dass die Betriebsausgaben mit über 100 % der Brutto-Einnahmen berechnet sind, ist keine Seltenheit und der Prozentsatz von 75 % selbst bei secundär betriebenen Bahnen schon das günstigste Resultat. Wohl nicht mit Unrecht sind diese Verhältnisse die Ursache zu fortgesetztem Missvergnügen, Gegenvorstellungen und directen Beschwerden im Kreise der Privatbahngesellschaften und der betreffenden Stadtgemeinden geworden, und da die Betriebsausgaben der sämmtlichen unter Staatsbahnverwaltung stehenden Linien, obgleich der grössere Theil derselben definitiv Gebirgsbahnen sind, während der ganzen zurückliegenden Betriebsjahre nur zwischen 40,46 % (in 1845) und 70,78 % (in 1855) geschwankt und durchschnittlich nur 53,95 % der Brutto-Einnahmen betragen haben, so nehmen die den Privatbahnen in Rechnung gestellten Betriebsausgaben um so mehr Wunder und dürften, da die Absicht eines

Drucks jener doch nicht vorliegt und die Privatbahnen als Zufuhrwege den Staatsbahnen so wie so schon Nutzen bringen, wohl zu der Frage veranlassen, ob nicht besser den Privatbahnen die Betriebsausgaben mit demselben Prozentsatz ihrer eigenen Brutto-Einnahme, zuzüglich einer Entschädigung für Gestellung der Betriebsmittel, in Rechnung zu stellen wären, wie solcher für das ganze badische Bahnnetz für das betreffende laufende Jahr festgestellt ist, um so mehr, als die der Staatsbahnverwaltung aus dem Betrieb der Privatbahnen rechnerisch erwachsenen Defizits in Wirklichkeit doch nur werthlose Zahlen sind.

Die Eisenbahnangelegenheiten unterstanden zuerst dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, später dem Handelsministerium und jetzt dem Ministerium der Finanzen.

Die auf badischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 1413,57 km. Hiervon entfallen auf

die badischen Staatsbahnen (einschliesslich Wiesenthalbahn)	1169,21	km
die Main-Neckar-Bahn	38,78	"
die Heidelberg-Speyerer Eisenbahn	22,16	"
die Karlsruhe-Maxauer Rheinbahn	9,73	"
die Murgthalbahn	14,98	"
die Renchthalbahn	18,41	"
die Lahrer Eisenbahn	3,28	"
die Schopfheim-Zeller Eisenbahn	7,24	"
die Ettlinger Stadtbahn	2,21	"
die Mannheim-Weinheimer Schmalspurbahn	11,98	"
die württembergischen Staatsbahnen	80,79	"
die hessische Ludwigsbahn	26,06	"
die schweizerische Nordostbahn	7,84	"
	1413,57	km

Königreich Bayern.

Geographie. 75860 qkm mit 5176000 Einwohnern. 5350,70 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 7,05 km.

Das Königreich besteht aus zwei voneinander getrennt liegenden Theilen. Der Hauptländercomplex bildet den südöstlichen Theil Deutschlands, der kleinere Theil, die bayerische Pfalz, liegt auf dem linken Rheinufer. Der politischen Eintheilung nach wird der Hauptheil im Süden und Osten von Oesterreich, im Nordosten vom Königreich Sachsen, im Norden von den Fürstenthümern Reuss, dem Herzogthum Sachsen-Coburg, dem Herzogthum Sachsen-Meiningen,

im Nordwesten von der preussischen Provinz Hessen-Nassau, im Westen von dem Grossherzogthum Hessen, dem Grossherzogthum Baden und dem Königreich Württemberg, die Pfalz aber im Osten, woselbst der Rhein eine natürliche Grenze bildet, vom Grossherzogthum Baden, im Nordosten vom Grosserzogthum Hessen, im Nordwesten und Westen von der preussischen Reinprovinz und im Süden von dem Reichslande Elsass-Lothringen begrenzt.

Bezüglich der orographischen Verhältnisse reichen bei dem Haupttheil im Süden die Alpen nach Bayern hinein, nördlich vor diesen dehnt sich bis zur Donau hin die schwäbisch-bayerische Hochebene aus, und nördlich der Donau erstreckt sich bis an den Main hinan der schwäbisch-fränkische Jura. Im Osten erhebt sich gegen Böhmen das böhmisch-bayerische Waldgebirge, an welches sich im Norden das Fichtelgebirge und nordwestlich an dieses der Frankenwald anschliesst. Im Nordwesten befindet sich das Rhöngebirge und südlich von diesem der Spessart.

Die Pfalz liegt fast ganz auf dem nördlichen Theil der Vogesen, hier Westrich- und Haardtgebirge genannt, und nur der Osten gehört mit einem schmalen Streifen der rheinischen Tiefebene an.

In hydrographischer Beziehung gehört der südliche Theil des Hauptcomplexes dem Donaugebiet, der nördliche dem Gebiet des Main an. Die Donau durchfliesst das Land von Westen nach Osten; von deren Nebenflüssen sind zu nennen rechtsseitig Iller, Grenzfluss gegen Württemberg, Lech, Isar und Inn mit der Salzach, welch letztere zusammen mit dem unteren Lauf des Inn die Grenze gegen Oesterreich bildet; von den linksseitigen Nebenflüssen Altmühl, Naab und Regen. Der Main, fast ganz dem Königreich Bayern angehörend, durchfliesst das Land in der Richtung von Osten nach Westen in weiten Krümmungen; von seinen Nebenflüssen ist links die Regnitz und rechts die fränkische Saale zu nennen. Das Donau- und das Maingebiet sind durch den 176 km langen Ludwigskanal, den längsten Deutschlands, miteinander verbunden. Am Nordrande der Alpen und auf der bayerischen Hochebene finden sich zahlreiche Seen; die bedeutendsten sind der Ammer-, Würm-, Chiem-, Königs-, Tegern- und Walchernsee. Im äussersten Südwesten bei Lindau reicht Bayern an den Bodensee heran.

Die Pfalz gehört zum grössten Theil dem Stromgebiet des Rhein an, welcher, wie schon gesagt, die Ostgrenze derselben bildet. Im Uebrigen hat sie nur kleinere Gebirgsflüsse, welche aber für das Bahnnetz derselben von hoher Wichtigkeit geworden sind, indem die Thäler dieser bei dem gebirgigen Charakter des Landes zum grossen Theil von den Eisenbahnen benutzt werden.

so der Speyerbach, die Quaich und die Pfrimm, zum Rhein fliessend, die Blies mit Erbach zur Saar fliessend, die Alsenz und die Glan mit der Lauter zur Nahe fliessend.

Im ganzen Lande ist Ackerbau und Viehzucht gut entwickelt, der erstere hervorragend in dem südöstlichen Theile Niederbayerns, welcher die Kornkammer des Königreichs bildet; Viehzucht wird auch unabhängig vom Ackerbau, selbst in dem Hochgebirge und gerade hier mit besonderem Erfolg betrieben. Obst und Wein wird am Main und am Bodensee sowie in der Pfalz am Rhein gewonnen. Tabak wird in der Pfalz und bei Nürnberg gebaut, vor Allem aber ist Bayern das Land des Hopfens; der gesuchteste ist der von Hersbruck und Spalt. Ein Drittel des Landes ist mit Wald bestanden.

Der Bergbau liefert Eisenerze, vorzüglich im Fichtelgebirge, Steinkohlen bei Stockheim sowie in der Pfalz bei St. Ingbert, Braunkohlen im östlichen Hauptheile bei Miesbach und am Peissenberge. Lithographische Steine werden bei Solnhofen an der Altmühl, Graphit zu Bleistiften und Schmelztiegeln an der Donau bei Griesbach und Passau, Salz bei Berchtesgaden, Traunstein, Reichenhall und Rosenheim gewonnen.

Die Industrie ist äusserst vielseitig; das hervorragendste Gewerbe ist Bierbrauerei, ferner sind zahlreiche Papiermühlen und Baumwollenfabriken vorhanden; Holz- und Spielwaaren, letztere vorzüglich in Nürnberg und Fürth, sind weltbekannt; auch giebt es viele und bedeutende Glashütten, besonders im bayerischen Waldgebirge, Schmelztiegel-, chemische und Farbenfabriken bei Passau, Wunsiedel und Schweinfurt, Eisenhüttenwerke vornehmlich in der Pfalz.

Der Handel ist bedeutend, besonders der Transithandel nach Oesterreich und Italien. Die wichtigsten Handelsplätze sind Augsburg und Nürnberg, nächstdem München, Fürth, Passau, Regensburg, Nördlingen, Würzburg, Schweinfurt, Bamberg, Hof, und in der Pfalz Ludwigshafen. — Die Haupt- und Residenzstadt des Königreichs ist München.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. In Bayern, welches den Ruhm hatte, innerhalb seiner Grenzen die erste Locomotiveisenbahn Deutschlands erstehen zu sehen, hat man sich früher als in irgend einem anderen deutschen Lande mit dem Gedanken zum Bau von Eisenbahnen beschäftigt. Als Vorfechter dieser Ideen trat hier der königliche Obergrath Ritter von Baader auf, welcher bereits 1814 behufs

Anstellung von praktischen Versuchen die Anlage einer Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth empfahl, und dieses Project wurde 1819 Gegenstand der Kammerverhandlungen, zunächst allerdings ohne Erfolg. Auch Seine Majestät König Ludwig I. wandte später dieser Angelegenheit Seine besondere Aufmerksamkeit zu, liess auch durch einen königlichen Ingenieur die Kostenanschläge machen. Da sich aber Bayern in der Donau und dem Main guter parallel laufender und dem ganzen Lande nutzbarer Wasserstrassen erfreut, hatten die Vorfechter der Eisenbahnen zunächst einen schweren Stand, um so mehr, als gleichzeitig mit den ersten Eisenbahnentwürfen das Project zur Ausdehnung der Wasserstrassen durch Herstellung eines, das Donau- mit dem Maingebiet verbindenden Kanals auftauchte, welches 1835 in dem Donau-Main- oder Ludwigskanal (von der Regnitz zur Altmühl) auch verwirklicht wurde. Indess gelang es doch der Energie einzelner Männer, unter denen vor Allen der Nürnberger Bürger Scharrer zu nennen ist, die Mittel zum Bau einer Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth aufzubringen und die königliche Genehmigung zu dieser zu erwirken. Unterm 18. November 1833 bildete sich zur Ausführung des Projects eine besondere Actiengesellschaft, unterm 19. Februar 1834 erhielt dieselbe die Allerhöchste Bestätigung und Concession zum Bau und Betrieb der gedachten Linie, im Februar 1835 wurde mit dem Bau begonnen und am 7. Dezember desselben Jahres diese erste Locomotiveisenbahn Deutschlands eröffnet.

Im Weiteren hat sich das Eisenbahnwesen in den beiden Landestheilen durchaus verschieden entwickelt und ist demgemäss für jeden besonders zu erörtern. Bei dem Hauptländercomplex, welcher auch chronologisch zuerst zu behandeln ist, markiren sich in der Geschichte des Eisenbahnwesens fünf Perioden.

In der ersten wurde der Eisenbahnbau und Betrieb gänzlich der Privatindustrie überlassen; die zweite setzt mit dem Jahr 1840 ein, in welchem durch Allerhöchste Entschliessung der Bau der ersten Staatsbahn bestimmt wurde. In dieser kam das Staatsbahnprincip voll zum Durchbruch, indem die bis dahin bestandenen Privatbahnunternehmungen mit Ausnahme der Nürnberg-Fürther Eisenbahn vom Staat übernommen wurden. Die dritte Periode beginnt in 1856 mit Concessionirung der grossen Ostbahngesellschaft, die vierte mit dem Erlass des Gesetzes über den Bau von Vicinalbahnen 1869; der Beginn der fünften markirt sich durch den käuflichen Erwerb der Ostbahnen seitens des Staats in 1875, wodurch das Staatsbahnprincip zum zweiten Mal voll zur Geltung kam. Seit 1885 ist das Bahnnetz in seinen grossen Zügen als ausgebaut zu

erachten und der Zukunft nur noch der Bau von Bahnen lokaler Bedeutung und Correcturlinien vorbehalten.

Auch in der Rheinpfalz gelangte schon 1837 das Eisenbahnwesen zur Geltung und zwar hier ohne Schwierigkeiten. In diesem Landestheil wurde und blieb es bis zur Gegenwart gänzlich der Privatindustrie überlassen, fand aber auch hier seitens des Staats nachdrückliche Unterstützung durch Uebernahme von zum Theil fast übermässigen Zinsgarantien für das gesammte Anlagecapital.

Wenden wir uns jetzt specieller der Entwickelung des Eisenbahnwesens zu und zwar zunächst wieder der im Hauptländercomplex, so sehen wir in dem Eröffnungsjahr der ersten Bahn Nürnberg-Fürth bereits ein grossartiges Project, wenn auch in mehrere kleine zergliedert, entstehen, das einer, der alten Handelsstrasse über Nürnberg und Augsburg entsprechenden Bahn von der sächsischen Grenze bei Hof über Nürnberg nach Augsburg und von da einerseits nach Lindau am Bodensee und andererseits über München nach Salzburg. Zur Verwirklichung der einzelnen Theile desselben bildeten sich verschiedene Actiengesellschaften, so 1835 für München-Augsburg und 1836 für Augsburg-Nürnberg, für Nürnberg - Bamberg - Culmbach - Hof, für Augsburg - Lindau und für München-Salzburg.

Zur Anbahnung der wünschenswerthen Gleichmässigkeit in Gestaltung des Eisenbahnwesens berief die Regierung eine Generaldelegation aus allen bereits genehmigten Eisenbahngesellschaften nach München behufs Berathung gemeinsamer Grundlagen für die Statuten sämmtlicher Eisenbahngesellschaften Bayerns, auf Grund deren unterm 28. Sept. 1836 die bis zum Erlass des Reichsgesetzes über die Actiengesellschaften in Kraft gebliebenen Fundamentalbestimmungen für sämmtliche Eisenbahnstatuten in Bayern aufgestellt wurden. Die wesentlichsten Punkte derselben waren, dass die Eisenbahngesellschaften die Rechte constituirter Corporationen erhielten, das benöthigte Capital durch Ausgabe von Actien zu beschaffen hätten, diese letzteren nach Wahl der Gesellschaft auf den Inhaber ohne Namen oder auf den Namen des Inhabers gestellt werden konnten, bis zur Bauvollendung der Bahn nicht unter 500 Gulden betragen, dann jedoch in solche bis zu 100 Gulden herab zerlegt werden durften, dass die Ausgabe neuer Actien und die Aufnahme von Darlehen nur mit Genehmigung der Regierung erfolgen dürfe, dass die Festsetzung der Tarife ebenfalls der Genehmigung der Staatsregierung unterliege und diese in den drei ersten Betriebsjahren jährlich, dann aber alle drei Jahre nach Erfordern neu zu regeln, dass die Bahnen sämmtlich in gleicher Spur-

weite von 1,435 Meter und für Schwertransporte aller Art herzustellen seien, dass der Staat die Eisenbahnen zum Betrieb der Postanstalt benutzen dürfe, die besonderen Verhältnisse hierüber und die seitens der Eisenbahnen an die königliche Postanstalt zu leistende Entschädigung bei jeder Gesellschaft durch besonderes Uebereinkommen zu regeln seien und dass endlich alle Jahre mindestens ein Mal eine gemeinsame Conferenz von Bevollmächtigten sämmtlicher bayerischen Eisenbahngesellschaften zwecks Herbeiführung und Erhaltung möglichst übereinstimmender Grundsätze und Gebrauchsweisen, sowie zur Regulirung der gegenseitigen Beziehungen der einzelnen Bahnen zueinander unter Beiwohnung königlicher Commissare stattzufinden habe. Auch wurde unterm 17. November 1837 in Abänderung der Verfassungsurkunde ein dem Eisenbahnwesen angepasstes allgemein gültiges Expropriationsgesetz erlassen.

Von den vorstehend aufgeführten Eisenbahnprojecten wurde nur München-Augsburg seitens der dazu gebildeten Gesellschaft bis zur Vollendung durchgeführt und diese Bahn zunächst auch von der Gesellschaft selbst betrieben. Alle anderen mussten theils in der ersten Bauausführung, theils noch im Stadium der Voruntersuchungen von den Gesellschaften aufgegeben werden, da das Privatcapital, welches sich zuerst dem Eisenbahnbau sehr geneigt zeigte, vorzeitig entmuthigt sich von diesem zurückzog. Bei dieser Sachlage beschloss Se. Majestät König Ludwig I. in Höchsteigener Ueberzeugung über die hohe Wichtigkeit der Eisenbahnen für das Gedeihen Seiner Länder 1840 die Erbauung resp. Vollendung der Bahn von der Landesgrenze bei Hof bis Augsburg und event. auch weiter bis Lindau auf Staatskosten, zunächst aus bereiten Mitteln des Staatshaushalts. Nachdem die Concession der Gesellschaft, welche sich zum Bau der Bahn Nürnberg-Hof gebildet hatte, im November 1840 als erloschen erklärt werden musste, da zu erkennen war, dass dieselbe die ganze Linie nicht vollenden könne oder wolle, und nachdem per 1. Juli 1841 eine königliche Eisenbahnbaucommission unter dem Ministerium des Innern eingesetzt worden war, begann im August 1842 der staatsseitige Eisenbahnbau auf der Theilstrecke Nürnberg-Bamberg. Da jedoch nicht einmal diese erste projectirte Linie, noch viel weniger aber ein ganzes Netz von Bahnen mit nur den jeweiligen disponiblen Staatsüberschüssen hergestellt werden konnte, musste diese Angelegenheit behufs Beschaffung der erforderlichen Capitalien auf dem Wege der Staatsanleihe vor den Landtag gebracht werden, und es erging hierauf unterm 23. August 1843 das erste bayerische Staatsbahngesetz, betreffend den Bau der Bahn von

der Landesgrenze bei Hof über Bamberg, Nürnberg und Augsburg nach Lindau. Die erste Staatsbahnstrecke Nürnberg-Bamberg wurde am 25. August 1844, als am Geburtstage Sr. Majestät, feierlich eingeweiht und eröffnet, der regelmässige Betrieb auf derselben aber erst am 1. Oktober 1844 eingeführt. Gleichzeitig, mit Uebernahme an dem letztgenannten Tage, ging auch die bis dahin von der eigenen Gesellschaft betriebene München-Augsburger Eisenbahn käuflich in Eigenthum, Verwaltung und Betrieb des Staates über, und somit war nun die Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth zunächst die einzige Privatbahn in dem östlichen Hauptheile Bayerns. Unterm 15. April 1845 wurde für den Staatsbahnbetrieb die Generalverwaltung der königlichen Eisenbahnen in München unter dem Ministerium des Aeussern eingesetzt, während für den Eisenbahnbau die bereits bestehende Eisenbahnbaucommission unter dem Ministerium des Innern in Thätigkeit blieb.

Bei der Berathung des eben erwähnten ersten Staatsbahngesetzes von 1843 kam auch die Frage über Concessionirung von Zweigbahnen an Privatunternehmer mit staatsseitiger Unterstützung zur Erörterung, und später gelangten mehrere solche in dieser Weise zur Ausführung, die erste in der Linie Pasing-Starnberg mit Concession vom 25. September 1849; diese kam durch eine einzelne Person, die anderen Bahnen dieser Gattung aber entgegen den Gepflogenheiten in den anderen deutschen Ländern durch die interessirten Städte zur Ausführung. Dieselben wurden zum Theil für Rechnung der Eigenthümer bereits durch die Staatsbahnverwaltung gebaut, sämmtlich aber von dieser pachtweise in Verwaltung und Betrieb genommen gegen Verzinsung und Amortisation des Anlagecapitals, so dass sie mit Beendigung der letzteren ohne weitere Entschädigung dem Staat zu vollem Eigenthum zufallen. Es sind dies folgende Linien:

Pasing-Starnberg, 1849 concessionirt, Neuenmarkt-Bayreuth, 1852 conc., Ansbach-Gunzenhausen, 1856 conc., Holzkirchen-Miesbach, 1860 conc., Hochstadt-Stockheim, 1860/62 concessionirt, Neu-Ulm - Memmingen - Kempten (Illerbahn), 1861 conc., Oberkotzau-Eger, 1863 conc., Starnberg - Penzberg - Peissenberg, 1863 conc.	Dieselben bilden die in den statistischen Berichten mit der Bezeichnung „Pachtbahnen“ belegte Gruppe.

Von diesen ist inzwischen die Illerbahn bereits 1876 durch directen Eintritt des Staats an Stelle der Stadt Memmingen in den bezüglichen Finanzvertrag mit der königlichen Bank in Nürnberg in das volle Eigenthum des Staats übergegangen.

Im Uebrigen hatte die Regierung bei den Kammerverhandlungen 1846 durch ihren Minister des Innern betont, dass sie die Leitung und Benutzung der Eisenbahnen, deren Inhaber bis zu einem gewissen Punkt den gesammten commerciellen und persönlichen Verkehr des Landes beherrsche, in ihren Hauptrichtungen nie Privathänden überlassen würde. Das Staatsbahnprincip fand aber, besonders wegen der geringen Rentabilität der Bahnen, im Lauf der Zeit zahlreiche Gegner. Es wurden denn auch 1855 Bestimmungen über die Erbauung von Eisenbahnen durch Privatunternehmer erlassen. Die wesentlichsten Punkte dieser waren, dass die Genehmigung zu den Vorarbeiten dem königlichen Ministerium, die Ertheilung der definitiven Concession zum Bau und Betrieb aber nur Sr. Majestät Höchstselbst zustehe, dass die Bewilligung zu den Vorarbeiten an einzelne Personen, an Corporationen oder an bereits genehmigte Vereine, aber auch an solche Personen ertheilt werden könne, welche erst einen Verein bilden wollen, dass die eigentliche Concession durchweg auf eine bestimmte Zeit, höchstens auf 99 Jahre von Eröffnung der Bahn an, beschränkt werden solle, und dass nach Ablauf dieser das Eigenthum der Bahn, jedoch mit Ausschluss des Mobiliarvermögens, der Betriebsmittel und der Inventarien unentgeltlich dem Staat zufalle, dass dieser aber berechtigt sei, auch den hier zunächst ausgeschlossenen Vermögensbestandtheil gegen eine event. schiedsrichterlich festzusetzende Vergütung käuflich zu übernehmen, dass ein Erwerb der Bahn seitens des Staats vor Ablauf der Concessionsdauer nur auf Grund freien Uebereinkommens erfolgen könne, es sei denn, dass in der Concession besondere gegentheilige Bestimmungen hierüber festgesetzt wären. Das Verhältniss der Privatbahnen zur Post wurde in diesen Bestimmungen dahin geregelt, dass dieser letzteren die Benützung der Eisenbahnen bei allen Fahrten frei stehe, dass Brief- und Zeitungspackete, die officiellen Fahrpostsendungen sowie die begleitenden Postbeamten unentgeltlich zu befördern seien, dass aber der Transport der zahlungspflichtigen Fahrpostsendungen nach dem Gesammtgewicht auf Grund der gewöhnlichen Gütertransporttaxe zu erfolgen habe. Die Steuerverhältnisse der Privatbahnen ferner wurden dahin geregelt, dass diese alle Staats- und öffentlichen Lasten und Steuern, welche herkömmlich oder gesetzlich auf dem Bahneigenthum und auf dem Betriebe ruhen, zu tragen haben sollten. Andererseits

endlich enthielten diese Bestimmungen die Gewährleistung, dass während der Concessionsdauer es Niemandem gestattet werden solle, eine andere Eisenbahn für die Benutzung des Publikums herzustellen, welche dieselben Endpunkte ohne Berührung neuer strategisch, politisch oder commerciell wichtiger Zwischenpunkte verbinde.

Das folgende Jahr 1856 brachte das Gesetz, inhaltlich dessen der Bau der Linien im Osten der Monarchie von Nürnberg über Amberg nach Regensburg mit Zweig an die böhmische Grenze gegen Pilsen, von Regensburg an die österreichische Grenze bei Passau und von München über Landshut an die Donau unter Uebernahme einer staatlichen Zinsgarantie an Privatunternehmer überlassen werden könne, und auf Grund dieses Gesetzes bildete sich die grosse Actiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen, in deren Bereich später mit Concession von 1865 noch die von einer besonderen Actiengesellschaft erbaute kurze Bahn Deggendorf-Plattling entstand.

Inzwischen hatte die Verstimmung gegen das Staatsbahnprincip derartig zugenommen, dass bei den Kammerverhandlungen über den eben erwähnten Gesetzentwurf in der zweiten Kammer direct der Antrag gestellt wurde, die Staatsbahnen an Privatunternehmer zu verpachten, doch wurde derselbe durch das Votum der Kammer der Reichsräthe wieder beseitigt, und bald kam dann ein Umschwung in die öffentliche Meinung, so dass schon die nächsten Gesetzentwürfe des Jahres 1861 über neue Staatsbahnbauten ohne Schwierigkeiten in den Kammern durchgingen. Schliesslich gestaltete sich, wobei wir chronologisch allerdings vorgreifen, die Stimmung so zu Gunsten des Staatsbahnprincips, dass, trotzdem die bayerischen Ostbahnen in anerkannt vorzüglicher Weise verwaltet wurden, 1874 aus Kreisen der Landesvertreter heraus zur Beseitigung der beide Bahncomplexe schädigenden gegenseitigen Concurrenz der käufliche Erwerb der Ostbahnen durch den Staat beantragt wurde, welcher auch einschliesslich der Deggendorf-Plattlinger Bahn auf Grund des Gesetzes vom 15. April 1875 erfolgte.

Nun wieder zurückgreifend, ist noch besonders die den übrigen deutschen Staaten gegenüber frühzeitige Einführung von Vicinalbahnen mit Gesetz vom 29. April 1869, also fast 10 Jahre vor Einführung des Gesetzes über die ungefähr gleichartigen Secundärbahnen für Gesammtdeutschland, hervorzuheben. Zu solchen, im lokalen Interesse abseits vom grossen Bahnnetz gelegener Städte und Bezirke zu erbauenden Bahnen sollten die Kosten für Grunderwerb und Erdarbeiten seitens der Interessenten getragen werden, welche andererseits aber auch bedingten Anspruch auf einen Theil der Brutto-Einnahme der betreffenden Bahn zur Verzinsung und

Amortisation des von ihnen aufgewendeten Capitals haben sollten. Zunächst sollte aus den Brutto-Einnahmen der Staat $13\frac{1}{2}$ % des seinerseits aufgewendeten Anlagecapitals erhalten, wovon $4\frac{1}{2}$ % zur Verzinsung dieses Capitals und 9 % als Pauschalbetrag für Betriebskosten gerechnet wurden, und von dem dann noch verbleibenden Rest sollten die Privatinteressenten für obengenannten Zweck 5 % des ihrerseits aufgewendeten Capitals bekommen. In technischer Beziehung wurden für diese Vicinalbahnen grössere Steigungen, schärfere Curven, geringere Kronenbreite und Verwendung leichterer resp. bei den Hauptbahnen ausrangirter, jedoch noch brauchbarer Schienen zugelassen; sie ähnelten im Bau also den heutigen Secundärbahnen. Zur Förderung solcher Bahnen wurde inhaltlich desselben Gesetzes ein Vicinaleisenbahn-Baufonds geschaffen, in welchen die nach Bedienung der Eisenbahnanleihen verbleibenden Ueberschüsse der Staatsbahnverwaltung und die dem Staat zufallenden Ertragsantheile aus den Ueberschüssen der Ostbahnen fliessen sollten. Noch in demselben Jahre 1869 und dann 1870, 1871, 1874 und 1876 wurde der Bau solcher Bahnen angeordnet; da aber der Natur der Sache nach grosse Einnahmen bei diesen nicht erzielt werden konnten, so blieb für die Privatinteressenten — mit Ausnahme bei einer einzigen Bahn — nie etwas übrig, und wurden hierdurch besonders die kleinen Landgemeinden in ihren finanziellen Verhältnissen stark gefährdet. Deshalb wurde unterm 28. April 1882 ein neues Vicinalbahngesetz erlassen, durch welches bezüglich der bestehenden Vicinalbahnen den Interessenten freigestellt wurde, unter Verzicht ihres Anspruchs auf etwaigen Ueberschuss das von ihnen für die Erdarbeiten aufgewendete Capital ganz, andernfalls aber die Hälfte dieses zurückzuerhalten, wobei sie in dem letztgedachten Fall vom 1. Januar 1882 ab derartig an den Reinüberschüssen, d. h. nach Abzug der Betriebsausgaben participiren sollten, dass sie nach Abzug von 4 % Zins für das Staatscapital den ganzen weiteren Ueberschuss erhielten, wovon 4 % als Verzinsung ihres Capitals, der Rest aber zur Amortisation desselben angenommen wurde. Nach völliger Tilgung des Capitals erlischt jeder Anspruch ihrerseits an den Ueberschüssen. Mit Ausnahme der Interessenten der rentablen Linie Immenstadt-Sonthofen entschieden sich alle für Rückzahlung ihrer Aufwendungen für die Erdarbeiten. Bezüglich der neu zu bauenden Lokalbahnen, bei welchen nunmehr die seitens des Reichs erlassene, noch mehr erleichternde Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) von 1878 zur Anwendung kommen sollte, bestimmte das neue Gesetz nur noch die kostenlose Hergabe des Terrains

seitens der Interessenten, so dass also der Aufwand für die Erdarbeiten dem Staat zur Last fällt, während andererseits für jene jeder Anspruch auf Theilnahme an dem Gewinn in Fortfall gekommen ist. Der Vicinaleisenbahn-Baufonds blieb zur Förderung des Secundärbahnbaues bestehen. Der Unterschied zwischen den neuen Secundärbahnen und den alten Vicinalbahnen liegt hauptsächlich in der bei jenen mehr beschränkten Fahrgeschwindigkeit, wodurch besonders wegen Fortfall der Streckenbewachung im Allgemeinen die Betriebsausgaben sich bedeutend ermässigten. Unter den Secundärbahnen befindet sich nur eine Schmalspurbahn, die von Bahnhof nach Stadt Eichstädt.

Nach Verstaatlichung der Ostbahnen einschliesslich der Plattling-Deggendorfer Eisenbahn bestand in dem hier behandelten Haupttheile Bayerns als selbstständige Privatbahn mit eigenem Betrieb nur noch die Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth. Seitdem ist mit Concession von 1882 die kurze Linie Schaftlach-Gmund am Tegernsee seitens einer Actiengesellschaft gebaut worden und steht auch im eigenen Betrieb dieser, doch hat sich neuerer Zeit in München eine besondere Lokalbahn-Actiengesellschaft zum Zweck der Erbauung und Betreibung von Secundärbahnen gebildet, und sind dieser zunächst die Strecken

Sonthofen - Oberstdorf	1887
Oberdorf - Füssen	1888
Murnau - Partenkirchen	1888
Stadt am Hof - Donaustauf	1888
Fürth - Zirndorf	1888

concessionirt worden.

Noch wollen wir eines Eisenbahnunternehmens erwähnen, welches in der beabsichtigten Weise allerdings nicht zur Durchführung gekommen ist, seiner eigenartigen Bildung und Zusammensetzung wegen aber Interesse verdient. Es war der mit landesherrlicher Genehmigung an den Fabrikbesitzer v. Maffei in München von 1850 gebildete Verein zum Bau der Linie München-Rosenheim-Salzburg, nachdem die 1836 gebildete Actiengesellschaft für München-Salzburg sich vor Verwirklichung des Projectes wieder aufgelöst hatte. Nach den Statuten dieses Vereins sollte das auf 11 000 000 Gulden = 18 857 143 Mark festgesetzte Anlagecapital derartig aufgebracht werden, dass jedes dem Verein beitretende Mitglied während 5 Jahre pro Tag 6 Kreuzer = $^1/_{10}$ Gulden = 17 Pfennig Reichswährung in wöchentlichen, Monats-, Quartals-, Halbjahrs- oder Jahresraten, im Ganzen also 182 Gulden 30 Kreuzer = 312 Mark 86 Pf. zahlen sollte, so dass der Beitritt

von rund 60 000 Mitgliedern zur Aufbringung des Anlagecapitals erforderlich war. Auch sollten die beim Bau beschäftigten Arbeiter auf dem Wege des Lohnabzugs, die Besitzer des zum Bahnbau erforderlichen Grund und Bodens durch Abzug des entsprechenden Betrages vom Kaufpreise und Lieferanten durch Anrechnung auf ihre Forderung Mitglieder des Vereins werden können. Die Angelegenheit gedieh auch bis zur Anfertigung der Projectirungsarbeiten und zum Baubeginn an einer Brücke; da aber die Bahn nach den betreffenden Staatsverträgen mit Oesterreich in einer bestimmten Frist fertig gestellt werden musste, konnte die Regierung die schliessliche Entwickelung dieses eigenartigen Vereins doch nicht gut abwarten, und übernahm deshalb 1852 die Ausführung dieser Linie selbst.

Uns nun der specielleren Entwickelungsgeschichte der Eisenbahnen in der bayerischen Rheinpfalz zuwendend, sehen wir hier nach und nach vier verschiedene Actiengesellschaften entstehen und zwar:

die pfälzische Ludwigsbahngesellschaft	mit	Concession	von	1838
die pfälzische Maximiliansbahngesellschaft	„	„	„	1852
die Neustadt-Dürkheimer Eisenbahngesellschaft	„	„	„	1862
die Gesellschaft der pfälzischen Nordbahnen	„	„	„	1866

Zum 1. Januar 1870 erwarb die letztgenannte Gesellschaft die Neustadt-Dürkheimer Bahn, und gleichzeitig fusionirten sich mit demselben Tage die noch verbleibenden drei Gesellschaften bei selbständigem Weiterbestehen jeder einzelnen bezüglich Verwaltung und Betriebs ihrer Bahnen unter einer gemeinschaftlichen Direction. Wie schon Eingangs gesagt, förderte die Regierung die Entwickelung des Eisenbahnnetzes in der Pfalz wesentlich durch Uebernahme von Zinsgarantien für das gesammte Anlagecapital der vier Gesellschaften, wie sie auch ausserdem in der ersten Entwickelungsperiode der Ludwigsbahn die Durchführung dieses Unternehmens durch Betheiligung am Anlagecapital überhaupt erst ermöglichte. Haben auch die Zinsgarantien der Regierung im Lauf der Jahre vorerst finanzielle Opfer auferlegt, so werden diese doch reichlich aufgewogen durch den ganz bedeutenden Aufschwung, welchen, Dank dem äusserst rationell angelegten und vorzüglich verwalteten Bahnnetz, Handel und Industrie in diesem Landestheil erfahren haben. Das Bahnnetz der Pfalz ist in seinen grossen Zügen ebenfalls bereits ausgebaut. In der Gegenwart (Anfang 1889) beginnt man auch mit der Anlegung von Schmalspurbahnen, welche aber gleichfalls

seitens der genannten Gesellschaften zur Ausführung kommen, wie diese überhaupt jedes einigermassen berechtigte Project selbst verwirklichen, so dass andere Eisenbahnunternehmer in diesem gesegneten Landestheil nicht aufkommen. Vicinalbahnen in dem Sinne derjenigen des östlichen Landestheils sind in der Pfalz nicht entstanden.

Die Eisenbahnangelegenheiten waren im Königreich, wie wir bereits vorstehend gesehen haben, zuerst dem Ministerium des Innern unterstellt; der Eisenbahnbetrieb wurde 1845 dem Ministerium des Aeussern zugetheilt, während die Baucommission unter jenem verblieb. 1851 wurde der Betrieb dem Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten unterstellt und 1860 die besondere Baucommission aufgelöst, so dass auch die Bauangelegenheiten auf das zuletzt genannte Ministerium übergingen. Gegenwärtig ist das Eisenbahnwesen wiederum dem Staatsministerium des königlichen Hauses und des Aeussern einverleibt.

Die auf königlich bayerischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ultimo März 1889 eine Ausdehnung von 5350,70 km.

Hiervon entfallen auf die

a. Bayerischen Staatsbahnen		4436,56 km	
b. Pachtbahnen			
Oberkotzau - Eger . . .	54,48 km		
Neuenmarkt - Bayreuth .	20,95 „		
Ansbach - Gunzenhausen .	27,70 „		
Pasing - Starnberg . . .	20,45 „		
Holzkirchen - Miesbach .	17,21 „		
Hochstadt - Stockheim . .	24,92 „		
Starnberg - Unterpeissenberg	54,66 „	220,37 km	
Theilstrecke der meiningenschen Staatsbahn Ludwigstadt - Lehesten . . .		5,34 „	steht in bayerischem Staatsbahnbetrieb.
Schaftlach - Gmunder Eisenbahn . . .		7,71 „	
Ludwigsbahn Nürnberg - Fürth . . .		6,04 „	
Sonthofen - Oberstdorf, der Münchener Lokalbahngesellschaft gehörig . . .		14,00 „	
Württembergische Staatsbahnen (in der Linie Heidenheim - Ulm)		8,08 „	
Hessische Ludwigsbahn		9,15 „	
im östlichen Hauptttheile Bayerns		4707,25 km	
Vereinigte pfälzische Eisenbahnen in der bayerischen Rheinpfalz		643,45 „	
Sa.		5350,70 km	

Herzogthum Braunschweig.

Geographie. 3690 qkm mit 381 000 Einwohnern. 429,95 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 11,65 km.

Das Herzogthum besteht aus drei voneinander getrennt liegenden grösseren Theilen und fünf kleinen Exclaven. Der politischen Eintheilung nach ist es fast ganz von Preussen eingeschlossen und wird ausserdem nur noch im Osten des südlichen Theils von herzoglich anhaltischem und im Westen des mittleren Theils von fürstlich waldeckschem Gebiet (dem Fürstenthum Pyrmont) auf kurze Strecken begrenzt.

In orographischer Beziehung gehört das Herzogthum nur zum geringen Theil dem norddeutschen Tiefland, zum weitaus grösseren aber dem Gebirgsland an. Der nördliche Haupttheil liegt im Uebergang vom Tiefland zum Bergland, ist von einzelnen, dem Harzgebirge nördlich vorgelagerten Höhenzügen gekrönt und wird von der Oker in Richtung von Süden nach Norden und in dem vorspringenden nördlichen Zipfel von der Aller in Richtung von Osten nach Westen durchflossen.

Der mittlere Theil ist bereits durchaus gebirgigen Charakters; mit der östlichen Hälfte liegt er auf dem Oberharz, mit der westlichen auf dem Sollinger Walde. Bewässert wird derselbe von der Weser und Leine, welche beide diesen Landestheil in der Richtung von Süden nach Norden durchfliessen.

Der dritte südliche Theil liegt auf dem Unterharz und wird von der Bode in Richtung von Osten nach Westen durchzogen.

Im Tiefland herrscht grosse Fruchtbarkeit, daher hier sehr ergiebiger Acker- und Gartenbau, speciell Gewinnung von Spargel in grossen Mengen, sowie ferner Hopfen- und Tabakbau; auch werden hier bei Helmstedt und Schöningen Braunkohlen gewonnen. In dem gebirgigen Theil, besonders im Harz, wird Bergbau auf Eisen, Silber, Kupfer und Blei getrieben; aus dem Solling kommen die bekannten Sollinger Sandsteine und Marmor. Mit dem Bergbau in Verbindung steht eine rege Hütteninduslrie bei Blankenburg, Rübeland, Zorge und Oker. Von den anderweitigen Industriezweigen ist besonders noch die Flachsspinnerei und Leinweberei, die Zuckerfabrikation, Steinschleiferei, das Brauereigewerbe (Braunschweiger Mumme) und die Wurstfabrikation zu nennen.

Die Haupt- und Residenzstadt, sowie gleichzeitig der bedeutendste Handels- und vielseitigste Industrieplatz ist Braunschweig.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Braunschweig ist das engere Vaterland eines der Vorfechter des Eisenbahnwesens Deutschlands, des herzoglichen Finanzbeamten und nachmaligen Generaldirectors der braunschweigischen Staatsbahnen von Amsberg. Derselbe stellte schon 1824, also noch vor Einführung der Locomotive als fortbewegenden Kraft für die Eisenbahnen, das Project einer grossen, mit Pferden zu betreibenden Eisenbahn von Braunschweig über Hannover nach Bremen und Hamburg auf. Gelangte er mit diesem Project auch nicht zum Durchbruch, so hat doch Braunschweig in erster Linie der Ueberzeugungstreue und Energie dieses Mannes zu verdanken, dass es schon frühzeitig, und zwar von den kleineren deutschen Staaten zuerst der Segnungen der Eisenbahnen theilhaftig wurde. Schon vor Eröffnung der ersten deutschen Locomotivbahn Nürnberg-Fürth beschloss man die Anlegung von Eisenbahnen; der erste auf das Eisenbahnwesen Bezug habende regierungsseitige Erlass datirt bereits vom 4. Mai 1835, unter welchem Tage die Verordnung über die Enteignung von Grund und Boden zur Anlage von öffentlichen Wegen auch auf Eisenbahnen ausgedehnt wurde. Die vorbereitenden Erörterungen nahmen etwa noch zwei Jahre in Anspruch und endigten damit, dass sich die herzogliche Regierung, als erste aller deutschen Staaten, zum Bau der erforderlichen Eisenbahnen auf Staatskosten entschloss. Der Bau der ersten, die Verbindung des nördlichen Theils und speciell der Landeshauptstadt mit dem mittleren Theil bezweckenden Linie Braunschweig-Harzburg wurde unterm 23. März 1837 angeordnet, von der unterm 1. Mai eigens errichteten herzoglichen Eisenbahncommission mit dem genannten von Amsberg als Vorsitzendem unterm 22. August desselben Jahres in Angriff genommen und die erste Theilstrecke Braunschweig-Wolfenbüttel am 1. Dezember 1838 dem Verkehr übergeben. Bald wurden auch die einleitenden Schritte zur Verbindung Braunschweigs mit den angrenzenden Ländern Preussen und Hannover gethan und das Bahnnetz in diesen Richtungen weiter ausgedehnt, wie auch noch später der Eisenbahnbau mit grosser Energie gefördert. Dank dem Umstand, dass durch den frühzeitigen Bau die Braunschweigische Bahn gewissermassen einen Stamm für die spätere grosse norddeutsche Route von Berlin nach dem Rhein bildete, und hierdurch die Bahnverwaltungen der Nachbarstaaten bestimmt wurden, sich an diese anzulehnen, entwickelten sich die braunschweigischen Bahnen zu überaus regem Verkehr und hoher Rentabilität, wie sie kein anderes Staatsbahnnetz aufzuweisen hatte. Die politische Veränderung des Jahres 1866, mit welcher durch

Schaffung des Norddeutschen Bundes den eigenen Landesregierungen die völlig selbstständige Einwirkung auf das Eisenbahnwesen entzogen wurde, die veränderte geographisch-politische Lage der braunschweigischen Bahnen, welche nunmehr nach allen Seiten zwischen preussischen Bahnen lagen, und die dadurch bedingte grössere Abhängigkeit in Tariffragen, sowie die drohenden und zum Theil bereits eingetretenen Concurrenzen für die norddeutsche Route liessen die herzogliche Regierung mit Recht einen erheblichen Rückgang der Rentabilität ihrer Bahnen fürchten. Dies und die erhöhte Inanspruchnahme der Staatskasse in Folge Eintritts in den Norddeutschen Bund veranlassten die Regierung, die Frage des event. Verkaufs der Staatsbahnen schon 1866 dem Ausschuss der Landesversammlung zur Begutachtung vorzulegen und 1869 vor den Landtag des Herzogthums zu bringen. Die bezüglichen Verhandlungen endeten damit, dass die Bahnen laut Vertrag vom 8. März 1870 an die Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt verkauft wurden, von welcher sie dann in den Besitz einer Actiengesellschaft übergingen. Die wirkliche Uebergabe an diese erfolgte am 1. Januar 1871, jedoch waren sie bereits mit Rechnung vom 1. Januar 1869 seitens der herzoglichen Verwaltung für Rechnung der Gesellschaft betrieben worden. Unter der neuen Gesellschaft wurde das Netz nur um wenige kurze Linien vergrössert, und dasselbe ging dann per 1. Januar 1884 käuflich in den Besitz des preussischen Staates über, welcher, als für das Herzogthum wichtig, die bereits 1870 projectirte directe Linie Braunschweig-Hildesheim mit Fertigstellung in 1889 zur Ausführung brachte, und fernerhin mit Gesetz von 1886 den Bau einer Linie von Braunschweig nördlich nach Gifhorn, mit Gesetz von 1887 denjenigen einer Bahn von Jerxheim südöstlich nach Nienhagen und mit Gesetz von 1889 den Bau der ebenfalls schon lange projectirten Bahn von Helmstedt nach Oebisfelde anordnete. Diese Linien betreffen alle den nördlichen Haupttheil des Herzogthums.

Von fremden Bahnunternehmungen berührten noch braunschweigisches Gebiet: Die ehemals hannöverschen Staatsbahnen in den Linien Hannover-Cassel und Vienenburg-Goslar seit 1854 resp. 1866 und zwar beide den mittleren Theil, von den Linien der ehemaligen Magdeburg-Halberstädter Privatbahngesellschaft die Strecke Berlin-Lehrte seit 1871 und die Strecke Langelsheim-Clausthal seit 1877, jene den nördlichen, diese den mittleren Theil, und von denen der ehemaligen Berlin-Potsdam-Magdeburger Privatbahngesellschaft die Endstrecken der Linien Magdeburg-Eilsleben-Helmstedt und Eilsleben-Schöningen, beide den nörd-

lichen Theil betreffend und 1872 eröffnet, und endlich als erster Schienenweg im südlichen Haupttheil die 1869 eröffnete Zweigbahn Nordhausen - Nüxei der ehemaligen Magdeburg - Leipziger Privatbahngesellschaft.

Hatte die herzogliche Regierung schon früher ihrem Lande ein für die Grösse desselben ausgedehntes Bahnnetz selbst geschaffen, so förderte sie nun nach Verkauf der Bahnen den weiteren Ausbau des Netzes durch finanzielle Unterstützung der neu erstehenden Privatbahngesellschaften, in Folge dessen sich das Herzogthum, abgesehen von den freien Städten, nächst dem Königreich Sachsen und dem Herzogthum Sachsen-Altenburg schon jetzt 1889 des relativ dichtesten Bahnnetzes erfreut, welches Verhältniss sich nach Fertigstellung der bereits zum Bau angeordneten neuen Linien noch günstiger gestaltet.

Das bisher behandelte Netz beherrschte nur den nördlichen und mittleren Haupttheil, während der südliche wegen der Schwierigkeiten, welche hier dem Eisenbahnbau technisch in dem Harz entgegenstehen, lange Zeit jeder Eisenbahn entbehren musste. Der erste, beiläufig bereits erwähnte Schienenweg durch diesen, die Linie Nordhausen - Nüxei, durchzog denselben nur auf wenige Kilometer in der äussersten Südwestspitze, so dass er für das Land im Ganzen nur von geringem Einfluss war. Den Landestheil wirklich zu erschliessen, wurde erst Zweck der 1870 neu gebildeten Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft, welche schon zum Bau ihrer Stammstrecke und dann zur weiteren Ausdehnung ihres Unternehmens seitens der Regierung namhafte finanzielle Unterstützungen erhielt. Die Bahn, ursprünglich auf die Strecke Halberstadt-Blankenburg beschränkt, wurde speciell auf Veranlassung der braunschweigischen Regierung 1885/86 weit in den Harz hinein bis Tanne vorgetrieben, so dass sie jetzt den südlichen Theil des Landes von Osten nach Westen fast in seiner ganzen Ausdehnung durchzieht.

Zum weiteren Ausbau des Bahnnetzes im Herzogthum Braunschweig in specieller Berücksichtigung der lokalen Interessen bildete sich mit Concession von 1885 noch eine neue, die Braunschweigische Landeseisenbahngesellschaft. Derselben wurde von vornherein seitens der Regierung eine bestimmte Landesbeihülfe à fonds perdu von je 10 000 Mark pro Kilometer nach Massgabe der Ausdehnung ihres Unternehmens zugebilligt. Zunächst erstreckt sich das Unternehmen der Gesellschaft auf die Strecke Braunschweig-Derneburg - Seesen mit Zweig nach Wolfenbüttel, wovon die erste Theilstrecke bereits 1886, die Schlussstrecke bis Seesen aber erst 1889 eröffnet worden ist.

Auch die Gernrode - Harzgeroder Schmalspurbahngesellschaft beabsichtigte, ihr Unternehmen in der Strecke Güntersberge-Hasselfelde auf den südlichen Theil des Herzogthums auszudehnen, machte dies aber von Bewilligung einer Landesbeihülfe abhängig. Da diese von dem braunschweigischen Landtage in seiner letzten Session (Frühjahr 1889) zunächst nicht bewilligt worden ist, bleibt hierüber Weiteres abzuwarten.

Die Geschichte des Eisenbahnwesens in Braunschweig zergliedert sich nach Obigem durch den Verkauf der braunschweigischen Staatsbahnen im Jahre 1870 in zwei Perioden.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind einem besonderen „Commissariat für das Eisenbahnwesen" unter dem herzoglich braunschweig-lüneburgischen Staatsministerium unterstellt.

Die auf braunschweigischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 429,95 km. — Hiervon entfallen auf

die preussischen Staatsbahnen	352,89 km
die Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn	23,92 „
die braunschweigische Landeseisenbahn	53,14 „
Summa	429,95 km

Freie und Hansestadt Bremen.

Geographie. 256 qkm mit 168 000 Einwohnern. 44,99 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 17,57 km.

Der Bremensche Staat besteht aus drei voneinander getrennt liegenden Theilen, dem Haupttheil mit der Stadt Bremen zu beiden Seiten der Weser, der dicht nördlich davon gelegenen Stadt Vegesack auf dem rechten Weserufer und der am Ausfluss der Weser in die Nordsee, ebenfalls auf deren rechtem Ufer gelegenen Stadt Bremerhaven, dem eigentlichen Seehafen Bremens. Alle drei Theile gehören dem norddeutschen Tieflande an. Bremerhaven ist erst 1827 gegründet und das dazu erforderliche Terrain seitens Bremens von dem damaligen Königreich Hannover gekauft worden. Der Haupttheil wird von Oldenburg und der preussischen Provinz Hannover begrenzt, die beiden kleineren Theile liegen ganz innerhalb der letzteren. Der vorzügliche Boden des Haupttheils wird zum grössten Theil als Wiesen und Weiden benutzt, so dass die Viehzucht ausnehmend gut entwickelt ist. Die Industrie erstreckt sich auf ansehnliche Eisengiessereien, Schiffswerften und Maschinenfabriken, Bierbrauereien und Fabrikation von polirtem Reis, welcher einen

Hauptausfuhrartikel bildet. Die erste Stelle aber nimmt der Handel ein, der landein durch zahlreiche Eisenbahnlinien und seewärts durch die bedeutende eigene Handelsflotte und Schifffahrtsgesellschaften vermittelt wird. Von dem überseeischen Verkehr ist der mit Nordamerika am wichtigsten.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Wiewohl zweifellos die Verbindung mit Bremen durch Eisenbahnen seitens des zunächst interessirten ehemaligen Königreichs Hannover auch allein zur Ausführung gekommen wäre, führte doch der Staat Bremen eine möglichst frühzeitige Herstellung solcher herbei, indem er die Ausführung derselben in finanzieller Beziehung gemeinschaftlich mit dem Königreich Hannover übernahm. Es entstanden so mit Eröffnung in 1847 die Eisenbahn von Wunstorf (bei Hannover) nach Bremen und mit Eröffnung in 1862 die Bahn von Bremen nördlich nach Geestemünde nebst Zweig nach Vegesack. Zu beiden gab Bremen die Hälfte des Anlagecapitals, so dass es Besitzer der ideellen Hälften dieser beiden Linien wurde. Auf alleinige eigene Kosten liess es zunächst im Interesse seiner Schifffahrt innerhalb der Stadt Bremen eine Bahn von dem alten Bahnhofe nach der Weser (Weserbahn) und später gleichzeitig mit der Bahn Bremen-Geestemünde die Strecke Geestemünde-Bremerhaven bauen. Alle diese Linien wurden von der hannöverschen Staatsbahnverwaltung ausgeführt und in Betrieb genommen. Gleichfalls auf eigene Kosten liess der Staat Bremen unter Benutzung der bereits ausgeführten Weserbahn den innerhalb des Weichbildes der Stadt Bremen (nicht bis zur Staatsgrenze) fallenden Theil der Linie Bremen-Oldenburg und ausserdem ganz ausserhalb seines Gebiets behufs Abkürzung der Routen nach Berlin und Magdeburg die Linie Uelzen-Langwedel bauen, die erstere wurde 1867 eröffnet und von der oldenburgischen Staatsbahn, die letztere aber mit Eröffnung in 1873 zunächst von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft in Betrieb genommen, an deren Stelle später die preussische Staatsbahnverwaltung trat. Ausserdem erhielt Bremen 1874 die durch die ehemalige Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft in der Linie Venlo-Hamburg geschaffene wichtige directe Eisenbahnverbindung nach Hamburg und dem Rhein. Per 1. April 1883 verkaufte Bremen den grössten Theil seiner Eisenbahnen und seine Antheile an solchen an den preussischen Staat, nur seine innerhalb der Stadt Bremen gelegene Theilstrecke der Linie nach Oldenburg mit dem Bahnhofe in der Neustadt und das Schlussstück der Weserbahn von

dem Gabelpunkt dieser beiden Linien bis zum Weserbahnhofe und diesen selbst, sowie den Bahnhof in Bremerhaven behielt es zu Eigenthum.

Eine besondere Behörde ist für die Eisenbahnangelegenheiten in Bremen nicht eingesetzt, dieselben stehen vielmehr direct unter dem Senat. Die innerhalb Bremenschen Staatsgebiets gelegenen Theilstrecken hatten ult. März 1889 eine Länge von 44,99 km. Davon entfallen, nachdem auch das Unternehmen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft in den Besitz des preussischen Staats übergegangen, auf

die eigenen Bremenser Strecken und zwar:		
a. Abzweigung nach dem Weserbahnhofe . .	0,38 km	
b. Vom Gabelpunkt bis zum Neustadter Bahnhofe	0,62 „	
c. Vom Neustadter Bahnhofe bis zur Weichbildgrenze in Richtung auf Oldenburg . .	0,36 „	
d. Bahnhof in Bremerhaven	0,63 „	1,99 km
die preussischen Staatsbahnen		37,28 „
die oldenburgischen Staatsbahnen		5,61 „
die Farge-Vegesacker Privatbahn		0,11 „
	Sa.	44,99 km

Von den Bremenser eigenen Linien stehen die unter a, b und d aufgeführten in Betrieb der preussischen, und die unter c aufgeführte in dem der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung. Zum Schluss sei noch erwähnt, das Bremen von sämmtlichen deutschen Staatsgebieten das relativ dichteste Bahnnetz hat.

Die Reichslande Elsass-Lothringen.

Geographie. 14 509 qkm mit 1 569 000 Einwohnern. 1456,65 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 10,03 km.

Die Reichslande liegen auf dem linken Rheinufer und bilden ein zusammenhängendes Ganzes. Der politischen Eintheilung nach werden sie im Westen von Frankreich, im Süden von der Schweiz begrenzt; im Osten und Norden sind ihnen von den deutschen Einzelstaaten Baden, die bayerische Rheinpfalz, die preussische Rheinprovinz und ferner das neutrale Grossherzogthum Luxemburg benachbart.

In hydrographischer Beziehung gehören sie dem Stromgebiet des Rhein an, an dessen linkes Ufer sie in ihrer ganzen Ausdehnung von Süden nach Norden hart heranreichen und von dessen linken Nebenflüssen Ill, Moder mit Zorn, Sauer, Lauter (Grenzfluss gegen

die Pfalz) und Mosel mit Saar sie bewässert werden. Von den zahlreichen Kanälen sind der mit 132 km auf deutsches Gebiet entfallende Rhein-Rhone-Kanal und der mit 104 km Deutschland angehörende Rhein-Marne-Kanal besonders zu nennen.

In orographischer Beziehung gehört der Osten des Elsass der oberrheinischen Tiefebene, der Westen den Vogesen an; im Süden reicht noch der Jura aus Frankreich herein. Lothringen liegt auf dem gleichnamigen Hügellande. In der Rheinebene und den Hügellandschaften ist Acker-, Hopfen- und Tabakbau gut entwickelt, auf den Abhängen der Vogesen und an der Mosel wird viel Wein und Obst gewonnen. Die Viehzucht ist nicht von Bedeutung. Der Bergbau ist im Elsass gering, in Lothringen aber ergiebig und liefert Steinkohlen und Eisenerze, auch sind hier Salinen vorhanden. In Zusammenhang mit dem Bergbau steht in Lothringen bedeutende Hütteniudustrie; alle anderen Gewerbe- und Industriezweige sind wiederum im Elsass reich vertreten, und hier die Vogesenthäler ein Hauptsitz der Baumwollenfabrikation.

Hauptstadt der Reichslande und Sitz des kaiserlichen Statthalters ist Strassburg. Die Haupthandelsplätze sind Strassburg und Mülhausen.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Vor dem Heimfall der Reichslande an Deutschland im Jahre 1871 stand das bereits wohl ausgebaute Eisenbahnnetz von Elsass-Lothringen mit Ausnahme der nur kurzen Bahn Colmar-Münster im Besitz der grossen französischen Ostbahngesellschaft. Dasselbe ist aber aus vier ursprünglich verschiedenen Actienunternehmungen hervorgegangen, dem der Mülhausen-Thanner, der Strassburg-Baseler, einem Theil der Paris-Strassburger und einem Theil der Ardenner Eisenbahngesellschaft, wozu noch die von der Stadt Münster erbaute Bahn Colmar-Münster kam.

Die älteste Eisenbahn ist die von Mülhausen nach Thann, zu deren Herstellung sich 1835 die gleichnamige Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Paris bildete, und welche ihr Entstehen den industriellen Verkehrsbeziehungen der beiden genannten Städte zueinander verdankt. Die Gesellschaft erhielt unter dem 15. Juli 1835 die Concession und übergab am 12. September 1839 ihre Bahn dem Verkehr. Das zweite Eisenbahnproject galt der Herstellung der Linie Strassburg-Basel; dasselbe wurde von der mit Concession von 1838 neu gebildeten gleichnamigen Gesellschaft verwirklicht und diese Linie 1840/44 eröffnet. Später — mit Concession von 1852 — dehnte die Gesellschaft ihr Unternehmen auf die Erbauung der

Bahn von Strassburg nördlich bis an die pfälzische Grenze hinter Weissenburg aus, welche 1855 zur Eröffnung gelangte. Hiervon war die Strecke Strassburg-Vendenheim als ein Theil des Unternehmens der nun folgenden dritten Gesellschaft bereits eröffnet und wurde von der Strassburg-Baseler Gesellschaft in Mitbetrieb genommen.

Die dritte Gesellschaft war die Paris-Strassburger. Dieselbe bildete sich 1845 behufs Uebernahme und Fertigstellung der ursprünglich von der französischen Regierung laut Gesetz vom 11. Juni 1842 auf Staatskosten zur Ausführung beschlossenen und bereits im Bau begonnenen Bahn von Strassburg über Avricourt und Frouard nach Paris mit Zweig von Frouard über Noveant, Metz und Remilly bis an die preussische Grenze bei Forbach gegen Saarbrücken. Die für uns hier in Betracht kommenden Strecken Strassburg-Avricourt der Hauptlinie und Noveant-Metz-Remilly-Grenze bei Forbach von der Zweigbahn wurden 1850/52 dem Verkehr übergeben. Weiterhin erhielt diese Gesellschaft 1852 die Concession zu der Linie Metz-Diedenhofen-Grenze gegen Luxemburg und 1853 zu der grossen Linie Paris-Mülhausen. Hiervon wurde Metz-Diedenhofen 1854, Diedenhofen-Grenze 1859 und die auf jetzt deutsches Gebiet entfallende Strecke Mülhausen-Grenze gegen Belfort 1857/58 eröffnet.

Von dem Unternehmen der vierten, der Ardenner Eisenbahngesellschaft, kommt für uns nur die kurze Strecke von Diedenhofen westlich bis an die jetzige deutsch-französische Grenze hinter Fentsch gegen Sedan in Betracht, welche 1863 dem Verkehr übergeben wurde.

Von diesen vier Gesellschaften fusionirten sich zunächst auf Grund Vertrages vom 28. Dezember 1853 und kaiserlich französischer Bestätigung vom 20. April 1854 die Strassburg-Baseler und die Paris-Strassburger zu der französischen Ostbahngesellschaft, mit welcher dann noch laut kaiserlicher Bestätigung vom 29. Mai 1858 das Unternehmen der Mülhausen-Thanner und per 1. Januar 1864 das der Ardenner Eisenbahngesellschaft verschmolzen wurde.

Inzwischen war von der Ostbahngesellschaft die nur kurze, des festen Rheinüberganges wegen aber wichtige Linie Strassburg-Kehl erbaut und 1861 eröffnet, die Rheinbrücke hierbei aber gemeinschaftlich mit Baden hergestellt, und ausserdem die Linie Mülhausen-Thann über Thann hinaus 1863 bis Wesserling verlängert worden.

Somit umfasste das Netz der Ostbahngesellschaft nach Fusion der vier Gesellschaften an den für uns in Betracht kommenden Linien:

die Bahn von der Schweizer Grenze bei Basel über Mülhausen nach Strassburg mit Zweig von Mülhausen nach Wesserling,
die Bahn von Mülhausen nach Belfort,
die Bahn von Strassburg bis Mitte Rhein gegen Kehl,
die Bahn von Strassburg über Vendenheim und Hagenau bis an die pfälzische Grenze hinter Weissenburg,
die Bahn von Vendenheim nach Avricourt,
die Bahn von Noveant über Metz und Remilly an die preussische Grenze hinter Forbach gegen Saarbrücken,
die Bahn von Metz über Diedenhofen an die luxemburgische Grenze
die Bahn von Diedenhofen nach Fentsch uud weiter gegen Sedan,

und es war somit das Bahnnetz von Elsass-Lothringen in seinen grossen Zügen schon damals ausgebaut.

Seit der letzten Fusion hat die Ostbahngesellschaft in Anlehnung an diese Hauptlinien noch folgende Zweigbahnen gebaut:

In Anlehnung an die Linie Basel-Strassburg
von Sennheim (Station der Zweigbahn Mülhausen-Wesserling) nach Sentheim, 1869 eröffnet,
von Bollweiler nach Gebweiler, 1870 vor Ausbruch des Krieges eröffnet,
von Schlettstadt nach Markirch, 1864 eröffnet,
von Strassburg nach Mutzig mit Zweigen südlich nach Barr und nördlich nach Wasselnheim, 1864 eröffnet.

In Anlehnung an die Linie Strassburg-Weissenburg
von Hagenau nach Niederbronn, 1864 eröffnet.

In Anlehnung an die Linie Noveant-Metz-Forbach
von Beningen östlich bis Saargemünd 1865 und weiter bis Niederbronn 1869 und von Saargemünd nördlich bis an die preussische Grenze gegen Saarbrücken, 1870 vor Ausbruch des Krieges eröffnet,
von Beningen westlich nach Karlingen, 1866 eröffnet.

In Anlehnung an die Linie von Vendenheim-Avricourt
von Avricourt nördlich nach Dieuze, 1864 eröffnet.

Endlich hatte die Gesellschaft noch die Linie von Metz westlich über Amanweiler gegen Verdun in Bau genommen und Karlingen-Diedenhofen sowie Wesserling-Remiremont zum Bau vorbereitet. Die beiden ersteren gelangten dann seitens des Deutschen Reichs zur Vollendung, die letztere dagegen wurde fallen gelassen.

Die schon Eingangs erwähnte Bahn von Colmar (Station der Linie Basel-Strassburg) nach Münster war mit Concession von 1866 seitens der Stadt Münster selbst gebaut und 1868 eröffnet, der Ostbahngesellschaft aber in Betrieb gegeben worden.

Weiterhin hatte sich noch vor Ausbruch des Krieges behufs Ausbaues des Eisenbahnnetzes in Lothringen die Lothringische Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Brüssel gebildet, und dieser waren die Linie Saargemünd - Saarburg (Station der Linie Vendenheim-Avricourt), die Linie von Courcelles (Station der Strecke Noveant-Metz - Remilly - Forbach) nordöstlich nach Teterchen und die Linie von Nancy nach Chateau-Salins mit Zweig nach Vic concessionirt. Hiervon hatte sie vor Ausbruch des Krieges Saarburg - Saargemünd bereits in Bauangriff genommen, während sich die beiden anderen Strecken noch im Stadium der Vorarbeiten befanden.

Da das Bahnnetz der in dem Friedensvertrage von 1871 an das Deutsche Reich übergegangenen Ländergebiete Elsass und Lothringen durchweg in Privatbesitz stand, fiel es jenem selbstredend nicht ohne Weiteres mit zu. Bei der hohen Wichtigkeit der Eisenbahnen in strategischer und volkswirthschaftlicher Beziehung überhaupt, besonders aber in einem durch Krieg neu erworbenen Lande, musste Deutschland jedoch darauf bedacht sein, die Bahnen für sich zu vollem Eigenthum zu erwerben, und es wurde dies zum Gegenstand eines besonderen Zusatzartikels zum Frankfurter Friedensvertrage vom 10. und 20. Mai 1871 gemacht. Durch diesen wurde die französische Regierung veranlasst, von ihrem Rückkaufsrecht bezüglich der in den abgetretenen Landestheilen gelegenen fertiggestellten und im Bau befindlichen Linien der französischen Ostbahngesellschaft Gebrauch zu machen, und die deutsche Regierung erwarb diese Linien von der französischen gegen Zahlung von 325 000 000 Francs = 260 000 000 M. unter Anrechnung dieser Summe auf die Kriegskostenentschädigung. Die Uebergabe erfolgte vertragsgemäss unter Befreiung der Bahnen von allen Rechtsansprüchen dritter Personen, namentlich auch von denen der Darlehensgläubiger. Von einer käuflichen Uebernahme der Betriebsmittel hatte Deutschland Abstand genommen.

Die der Stadt Münster gehörige Zweigbahn von Colmar nach Münster ging gleichfalls durch Kauf für den Preis von 2 160 000 Mk. sofort in das Eigenthum Deutschlands über. Das auf diese Weise seitens des Deutschen Reichs für den Gesammtpreis von 262 160 000 Mk. erworbene Bahnnetz hatte eine Ausdehnung von rund 766 km in Betrieb stehender Linien, doch waren von der genannten Summe 14 980 092 Mk. auf die bereits angegebenen noch im Bau resp. Bauvorbereitung befindlichen Linien der Ostbahn in Ansatz gekommen.

Am 1. August 1871 wurde auf den elsass - lothringischen Bahnen der volle Verkehr wieder aufgenommen und unterm 9. De-

zember desselben Jahres für diese eine besondere kaiserliche General-Direction mit Sitz in Strassburg eingesetzt. Der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes seitens des Reichs erstreckte sich besonders auf die Herstellung neuer Anschlusslinien an das Bahnnetz von Altdeutschland.

1881 erwarb das Reich die inzwischen fertiggestellten, schon vorstehend erwähnten drei Linien der Lothringischen Eisenbahngesellschaft für den Preis von 9 885 864 Mk. und 1885 die Schiltigheimer Anschlussbahn für 250 000 Mk.

Nebenbei wurde die Ausführung von Lokalbahnen der Privatindustrie überlassen. Dieselben haben fast durchweg die Bezeichnung Strassenbahnen erhalten, dienen aber auch dem Güterverkehr und sind nach ihrer Ausdehnung und den ganzen Verkehrsverhältnissen nicht bloss als Strassenbahnen in der gewöhnlichen Bedeutung des Wortes zu erachten, weshalb sie hier Aufnahme zu finden haben. Es sind dies:

die Strassburger Strassenbahn	1876	concessionirt
die Rappoltsweiler Strassenbahn	1878	„
die Pfalzburger Strassenbahn	1883	„
die Mülhausen-Ensisheim-Wittenheimer Strassenbahn	1885	„
die Kaysersberger Thalbahn	1885	„

Die Concessionsdauer derselben ist nur eine beschränkte und sie gehen nach Ablauf dieser, jedoch ausschliesslich der Betriebsmittel, unentgeltlich in das Eigenthum des Landes über, auch hat sich die Regierung schon vorherigen Ankauf der Bahnen vorbehalten, andererseits aber sie finanziell durch Gewährung von erbeblichen Landesbeihülfen unterstützt.

Endlich reichen noch Endstrecken der Luxemburg-Wilhelmsbahn und der pfälzischen Eisenbahnen in das Gebiet von Elsass-Lothringen hinein.

Die Reichseisenbahnen sind dem Reichskanzleramt und die Strassenbahnen der Statthalterschaft unterstellt.

Die sämmtlichen auf elsass-lothringischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 1456,65 km.

Hiervon entfallen auf:

die Reichs-Eisenbahnen	1301,72 km
die Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen im Betrieb der ersteren	5,29 „
die Strassburger Strassenbahn	71,35 „
Latus	1378,36 km

	Transport	1378,36 km
die Rappoltsweiler Strassenbahn		4,00 „
die Pfalzburger Strassenbahn		9,33 „
die Mühlhausen-Ensisheim-Wittenheimer Strassenbahn		24,07 „
die Kaysersberger Thalbahn		29,17 „
die pfälzischen Eisenbahnen		11,72 „
	Sa.	1456,65 km

Frankfurt a. M.*)

Das Gebiet der bis 1866 selbstständigen freien Stadt Frankfurt a. M. bestand aus der auf dem rechten Main-Ufer gelegenen Stadt Frankfurt a. M. nebst der gegenüber auf dem linken Main-Ufer gelegenen Vorstadt Sachsenhausen und nächster Umgebung beider, sowie aus mehreren Exclaven nördlich dieses Haupttheils. Der politischen Eintheilung nach wurde es eingeschlossen von grossherzoglich hessischem, von kurfürstlich hessischem und von nassauischem Gebiet. Als freie Stadt mit überdies nur sehr beschränktem Staatsgebiet konnte sich Frankfurt allein durch Handel und Industrie Geltung verschaffen. Bei seiner für den Handel im Vergleich zu den anderen freien Städten Deutschlands viel ungünstigeren Lage, weitab vom Meere und nur im Main und Rhein eine geeignete Wasserstrasse findend, musste es danach streben, möglichst frühzeitig ein Mittelpunkt des deutschen Eisenbahnnetzes zu werden. Dieser Aufgabe sich wohl bewusst, hat denn auch der Senat der freien Stadt von Anfang an sich um die Herstellung von Eisenbahnen bemüht und solche zuerst auch meist auf Staatskosten in die Hand genommen. Schon am 10. Januar 1838 schloss er mit den Regierungen der Grossherzogthümer Hessen und Baden erforderlichen Vertrag über den Bau einer Eisenbahn von Frankfurt südlich nach Mannheim, wobei zuerst die Ausführung dieser Linie als Privatbahn ins Auge gefasst war, doch wurde schliesslich in einem neuen Vertrage von 1843 die Herstellung derselben auf gemeinschaftliche Staatskosten vereinbart, hierbei aber als südlicher Endpunkt Heidelberg anstatt Mannheim gewählt. Inzwischen hatte Frankfurt im Vertrage von 1842 wiederum gemeinschaftlich mit dem Grossherzogthum Hessen die Erbauung einer Bahn von Sachsenhausen nach der wichtigen hessischen Fabrikstadt Offenbach auf Staatskosten vereinbart und endlich laut Vertrag von 1845 mit den Regierungen des Grossherzogthums und des Kurfürstenthums Hessen eine Bahn von Frankfurt nördlich nach Cassel auf gemeinschaftliche Staatskosten auszuführen beschlossen. Bei allen diesen Bahnen baute jeder Staat die auf sein Gebiet entfallenden Theilstrecken auf eigene Kosten. Die erstgenannte Linie Frankfurt-Heidelberg (Main-Neckarbahn) wurde von Sachsenhausen aus bereits 1846, Sachsenhausen-Offenbach 1848 und die zu der ersteren gehörige Endstrecke Sachsenhausen-Frankfurt a. M. 1849 dem Verkehr übergeben; die Main-Weserbahn Frankfurt a. M.-Cassel kam von Frankfurt aus 1850, in ihrer ganzen Ausdehnung jedoch erst 1852 zur Eröffnung. Gleichzeitig wurde Frankfurt a. M. auch von Privatbahnunternehmungen als Ausgangspunkt so stark umworben, dass der Senat weiter nicht als Eisenbahnunternehmer aufzutreten brauchte. So ent-

*) Die Abhandlungen bezüglich der nicht mehr selbstständigen Staaten sind in kleinerer Schrift gehalten.

stand mit Concession von 1838 die Taunusbahn Frankfurt a. M. - Wiesbaden, welche 1839/40 zur Eröffnung gelangte, mit Concession von 1844 die Frankfurt-Hanauer Bahn, 1848 dem Verkehr übergeben, mit Concession von 1859 die Homburger Bahn Frankfurt a. M. - Homburg, 1860 eröffnet, und mit Concession von 1862 die Linie Mainz - Frankfurt a. M. der hessischen Ludwigsbahn, noch in demselben Jahre eröffnet.

Zur Verbindung der in Frankfurt a. M. einmündenden Bahnen untereinander sowie mit dem Zollhofe und dem Mainhafen baute endlich die Stadt Frankfurt 1856/59 auf eigene Kosten die „Städtische Hafen- und Verbindungsbahn". Selbstständigen alleinigen Betrieb hatte Frankfurt auf keiner seiner Bahnen; bei der Main-Neckar-, der Frankfurt-Offenbacher und der Main-Weserbahn wurde von den betheiligten Staaten ein gemeinsamer Betrieb eingeführt, derart, dass die Linien einheitlich durchbetrieben wurden und jeder Staat für jede Direction ein Mitglied ernannte; den Betrieb auf der Städtischen Verbindungsbahn übernahm zunächst die Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft.

Bei der Einverleibung der freien Stadt Frankfurt in Preussen 1866 gingen die Frankfurter Staatsbahnstrecken mit in den Besitz Preussens über, doch erfolgte die definitive Regelung der Eisenbahnangelegenheiten erst mit Recess vom 26. Februar 1869, und hierbei verblieb die städtische Verbindungsbahn der Stadtgemeinde Frankfurt a. M. als Eigenthum. Dieselbe wird, seitdem die Frankfurt-Hanauer Bahn in das Eigenthum der hessischen Ludwigsbahngesellschaft übergegangen, von dieser betrieben.

Auch nach 1866 kamen noch mehrere Linien nach resp. von Frankfurt aus zur Ausführung, doch gehören diese sachgemäss nicht mehr in diese Besprechung.

Freie und Hansestadt Hamburg.

Geographie. 410 qkm mit 535 000 Einwohnern. 37,91 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 9,25 km.

Das hamburgische Staatsgebiet besteht aus dem die Stadt Hamburg und das Amt Bergedorf umfassenden Hauptheil, wobei zahlreiche Elbinseln mit inbegriffen sind, aus dem Amt Ritzebüttel mit der Stadt Cuxhaven, aus der Nordseeinsel Neuwerk und aus sieben zerstreut liegenden kleinen Parzellen. Der Hauptheil nebst den meisten der letztgedachten Parzellen liegt auf dem rechten Elbufer und wird nach der politischen Eintheilung von den preussischen Provinzen Schleswig-Holstein und Hannover begrenzt, das Amt Ritzebüttel ist von der Nordsee und Hannover umgeben. Orographisch gehört das ganze Staatsgebiet dem norddeutschen Tieflande an. Als historische Notiz sei erwähnt, dass das Amt Bergedorf früher den freien Städten Hamburg und Lübeck gemeinschaftlich gehörte, im Jahre 1867 aber seitens Hamburgs zu alleinigem Eigenthum erworben worden ist.

Der Boden besteht im Allgemeinen aus fruchtbarem Marschland, doch kommt vereinzelt auch gänzlich unfruchtbares Oedland

vor; die Viehzucht ist bedeutend; die Industrie erstreckt sich hauptsächlich auf Maschinenfabrikation, Ankerschmieden, Eisengiessereien, Zucker-Raffinerien sowie auf Cigarren-, Fischbein- und Stockfabriken. Unvergleichlich wichtiger aber als Ackerbau, Viehzucht und Industrie ist Hamburgs Handel. Derselbe ist Welthandel in vollster Bedeutung des Wortes. Der überseeische Handel erstreckt sich auf alle Erdtheile, besonders aber auf Nord- und Südamerika sowie auf Ostindien; er wird durch Hamburgs eigene grosse Flotte und durch zahlreiche Schifffahrtsgesellschaften vermittelt. Landeinwärts dienen dem Haudel die grossen, von Hamburg strahlenförmig ausgehenden Eisenbahnlinien.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Hamburgs Handelsinteressen veranlassten naturgemäss schon frühzeitig die Aufstellung von Eisenbahnprojecten. Das erste galt einer Schienenverbindung von der Nordsee nach der Ostsee in der Linie Hamburg-Lübeck, und wurde desselben schon 1832 Erwähnung gethan, doch scheiterte es zunächst an der ablehnenden Haltung der Krone Dänemark, als damaliger Herrin über das hierbei geographisch in Frage kommende Herzogthum Holstein. Wichtiger als dies waren für Hamburg aber die Projecte zu den Verbindungen mit dem Innern Deutschlands. Von solchen wurde zuerst 1836 das einer Schienenverbindung mit Berlin aufgestellt. Die Aussichten auf eine baldige Ausführung desselben zerschlugen sich indess, jedoch behielt man seitens Hamburgs die Angelegenheit unausgesetzt im Auge. Um nun wenigstens den Anfang zu der erwünschten Eisenbahnverbindung zu machen, zog man die Erbauung der entsprechenden Strecke innerhalb des Hamburger Staatsgebiets in Erwägung, hiermit gleichzeitig den Interessen der gewerbereichen Stadt Bergedorf Rechnung tragend. Bei dem hohen Werth von Grund und Boden, besonders in der Stadt Hamburg selbst und in deren nächster Nähe, drohte hier der Grunderwerb ein bedeutendes Hinderniss für die die Anlage von Eisenbahnen zu werden. Indess brach sich doch bald Ueberzeugung von der hohen Wichtigkeit solcher für Hamburgs Handel Bahn, und es konnte, nachdem sich Ende 1838 ein bestimmtes Comité zur Herstellung der Eisenbahn nach Bergedorf gebildet hatte, unterm 20. Dezember 1839 ein allgemeines Expropriationsgesetz erlassen werden. Die genannte Linie wurde der dazu gebildeten Actiengesellschaft 1840 concessionirt, 1842 eröffnet und vorerst von der Gesellschaft selbst betrieben. Zunächst war der Staat finanziell bei derselben nicht betheiligt, als es sich dann aber um ihren Ausbau für den zu erwartenden bedeutenden Berlin-Hamburger Verkehr

handelte, übernahm er das ganze neu erforderliche Anlagecapital sowie gleichzeitig auch die Amortisation der zuerst begebenen Privatactien und wurde durch deren Beendigung im Jahre 1870 alleiniger Eigenthümer dieser Bahn. Bei der Berlin-Bergedorfer (Hamburger) Bahn betheiligte sich der Senat der Stadt Hamburg durch Uebernahme von Stamm-Actien Lit. B. im Betrage von 4 500 000 Mk. mit nur bedingtem Dividendengenuss und machte hierdurch zusammen mit der grossherzoglich mecklenburgischen Regierung überhaupt erst das Zustandekommen der Bahn möglich. Durch Beendigung der statutenmässigen Amortisation dieser im Jahre 1874 hörte dieses Verhältniss zu der Gesellschaft auf. Ausserdem baute er auf eigene Kosten noch den auf hamburgisches Gebiet fallenden Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn und in neuerer Zeit 1882 nach Eröffnung der Harburg-Stade-Cuxhavener (Unterelbischen) Eisenbahn eine Hafenbahn in Cuxhaven. Eigener staatsseitiger Betrieb fand aber auf keiner dieser Linien statt, vielmehr wurden diese durch die Berlin-Hamburger, die Altona-Kieler resp. die Unterelbesche Eisenbahngesellschaft betrieben. Im Jahre 1884 ging die Strecke Hamburg-Bergedorf in Besitz und Betrieb des preussischen Staats über, welcher gleichzeitig in Folge Erwerbs der Altona-Kieler Eisenbahn den Betrieb auch auf der Hamburger Verbindungsbahn übernahm, doch ist die hamburgische Theilstrecke dieser im Eigenthum von Hamburg geblieben.

Das zuerst beabsichtigt gewesene Hamburg-Lübecker Project kam erst unter veränderten politischen Verhältnissen nach 30 Jahren in der 1865 eröffneten Linie Lübeck-Hamburg der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zur Verwirklichung, nachdem das Project der Verbindung zwischen Ost- und Nordsee vorerst in der Altona-Kieler Eisenbahn seine Erledigung gefunden hatte. Die dritte grosse Schienenverbindung mit Bremen, Belgien und Frankreich erhielt Hamburg in der 1874 eröffneten Venlo-Hamburger Bahn der ehemaligen Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. Von dieser und der Linie Lübeck-Hamburg liegen selbstredend nur kurze Endstrecken auf Hamburger Gebiet. Finanziell hatte sich der hamburgische Staat bei diesen nicht betheiligt.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind dem Senat unmittelbar unterstellt.

Die auf hamburgischem Staatsgebiet gelegenen Eisenbahnstrecken hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 37,91 km. Von diesen entfallen, nachdem auch die Linie Berlin-Bergedorf und die Köln-Mindener Eisenbahn in den Besitz des preussischen Staats übergegangen, auf

die eigenen Strecken im Besitz des hamburgischen Staats und zwar:

a. Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn von Bahnhof Schulterblatt bis Bahnhof Klosterthor und Oberhafenbrücke	4,02 km	5,13 km
b. Hafenbahn in Cuxhaven	1,11 „	
die preussischen Staatsbahnen		21,48 „
die Lübeck-Büchener Eisenbahn		4,74 „
die Unterelbesche Eisenbahn		6,56 „
	Summa	37,91 km

Hannover.

Die jetzt preussische Provinz Hannover war, wie bekannt, bis zum Friedensschluss 1866 ein selbstständiges Königreich. Dasselbe bestand aus dem grossen nördlichen Hauptcomplex und einem von diesem durch braunschweigisches Gebiet getrennten kleineren südlichen Theil.

Die Viehzucht war von jeher im Lande hoch entwickelt, der Ackerbau dagegen durch grosse Haidestrecken und Moore beschränkt, der Bergbau in dem gebirgigen südlichen Theil wiederum von Alters her bedeutend, die Industrie aber damals erst im Werden.

Mehr als durch diese seine inneren Verhältnisse war das Königreich durch seine glückliche geographische Lage berufen, dem Eisenbahnbau ein weites Feld zu bieten. Einerseits zwischen den nordischen Handelsmetropolen Hamburg und Bremen und dem dicht bevölkerten südwestlichen Theile Deutschlands, sowie andererseits inmitten der grossen Heer- und Handelsstrasse von Berlin nach dem Rhein und Holland gelegen, musste sein Gebiet naturgemäss von den wichtigsten Eisenbahnlinien Deutschlands aufgesucht werden. Dies sehr wohl erkennend, bewarb sich bereits 1833 eine englische Gesellschaft um die Concession zum Bau der erforderlich erscheinenden Hauptlinien: es gelang jedoch ihr nicht, ihren Plänen Eingang zu verschaffen. Auch ein vaterländisches, in der Stadt Hannover zusammengetretenes Comité theilte das gleiche Schicksal. Nicht lange darauf ergriff aber die königliche Regierung selbst die Initiative, und die Thätigkeit derselben bezüglich der Eisenbahnen begann mit der Vorlage eines Gesetzentwurfs an die Stände unterm 15. Juli 1836 über „die Veräusserungsverpflichtung behufs Eisenbahnanlagen". Derselbe bildete jedoch mehrere Jahre hindurch den Gegenstand von Kammerverhandlungen, so dass das betreffende Expropriationsgesetz erst unterm 8. September 1840 erlassen werden konnte. In demselben war der Linien von der Stadt Hannover über Lüneburg nach Wismar, nach dem linken Elbufer in Richtung auf Hamburg, nach Minden, nach der Stadt Braunschweig, nach Göttingen, sowie der Linien Braunschweig-Harzburg und Vienenburg-Goslar gedacht, die Entscheidung über die Genehmigung von Eisenbahnanlagen der Allerhöchsten Entschliessung Sr. Majestät des Königs vorbehalten und die Eisenbahnangelegenheiten dem Ministerium des Innern zugewiesen. Auch wurde dasselbe auf die Anlegung von Eisenbahnen durch Privatunternehmer anwendbar erklärt. Die Frage, ob Staats- oder Privatbahnbau, war damals also noch nicht entschieden. Dagegen wurde mit Gesetz vom 4. Mai 1843 der Bau der Linien von Hannover nach der Stadt Braunschweig mit Zweig nach

Hildesheim, von Hannover nach Harburg, von Hannover nach Minden und von Hannover nach Bremen resp. bis an die betreffenden Landesgrenzen in der Flucht dieser Linien endgültig auf Staatskosten angeordnet. Hierbei wurde die finanzielle Verwaltung der Eisenbahnen als eine völlig selbstständige, von den anderen Landeskassen getrennte, eingerichtet, und bei den erforderlichen Staatsanleihen neben einem festen Zinsfuss von 3% nach Dotirung der Tilgungskasse zur Abtragung der Eisenbahnschulden und der Reservekasse für aussergewöhnliche Ausgaben, ein gewisser Antheil am Reinertrage in Aussicht genommen, jedoch liessen sich in dieser Weise die Anleihen nicht verwirklichen, vielmehr musste ein fester höherer Zinsfuss bewilligt werden. Uebrigens wurde zunächst noch daran gedacht, die Bahnen zum Betrieb an Privatunternehmer oder Gesellschaften zu überlassen, indess ist auch diese Idee nicht zur Ausführung gekommen, vielmehr von Anfang an auch Staatsbetrieb eingeführt worden.

Nachdem mit dem Bau der ersten Linie von der Stadt Hannover bis an die Landesgrenze in Richtung auf die Stadt Braunschweig am 18. Juli 1842 begonnen, wurde unterm 13. März 1843 eine königliche Eisenbahndirection mit Sitz in Hannover errichtet, und unter dem 30. September desselben Jahres seitens des zuständigen Ministeriums eine „Bahnordnung" erlassen, welche Vorschriften zum Schutz der Bahn und des Verkehrs auf derselben, zur Sicherung des der Bahn benachbarten Eigenthums, sowie Vorschriften für die Eisenbahnbeförderung und über Ausübung der Bahnpolizei enthielt. Die Eröffnung des ersten Schienenweges erfolgte am 22. Oktober 1843 in der Theilstrecke Hannover-Lehrte.

Die Regierung hat das Staatsbahnprincip streng festgehalten und dem Lande in besonders zuerst schneller Aufeinanderfolge ein ausgedehntes, die wirthschaftlichen Verhältnisse in hohem Masse förderndes Bahnnetz geschaffen, dessen Linien, von der Stadt Hannover ausgehend, sich bis an die braunschweigische Grenze, bis Harburg, bis Geestemünde, bis Emden sowie bis Cassel erstreckten, zu welchen dann als letzte während der Selbstständigkeit Hannovers 1866 noch die von dem übrigen eigenen Bahnnetz getrennt liegende Linie Vienenburg-Goslar kam. Von den zuerst in Aussicht genommenen Bahnen ist nur die Endstrecke der in Richtung auf Wismar nicht in Ausführung gekommen. Die grosse Linie von Berlin nach dem Rhein war bereits 1847 fertiggestellt, während die von Hamburg und Bremen nach dem südwestlichen Deutschland durch Eröffnung der Schlussstrecke Hannover-Cassel 1856 vollendet wurde.

Bei seiner Einverleibung in Preussen hatte Hannover ein rationell angelegtes, wohlausgebautes Staatsbahnnetz von 801 km Eigenthumslänge. An Privatbahnen mit öffentlichem Verkehr war bis zu diesem Zeitpunkt nur die kurze, der Ilseder Hütte gehörige und hauptsächlich den Bergwerksinteressen dienende Peine-Ilseder Bahn entstanden. Ausserdem lag noch die Endstrecke der einer niederländischen Gesellschaft gehörenden Bahn Almelo-Salzbergen auf hannöverschem Gebiet, welche 1865 eröffnet worden ist.

Im Uebrigen verweisen wir auf die specielle Geschichte der hannöverschen Staatsbahnen im II. Theil dieses Werkes.

Grossherzogthum Hessen.

Geographie. 7682 qkm mit 968 000 Einwohnern. 918,70 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 11,96 km.

Das Grossherzogthum besteht aus zwei durch einen schmalen Strich preussischen Gebiets voneinander getrennten, ziemlich gleich grossen Haupttheilen und mehreren kleinen, nahe bei jenen gelegenen Exclaven. Der südliche Theil, der politischen Eintheilung nach die Provinzen Starkenburg mit der Hauptstadt Darmstadt und Rheinhessen mit Mainz umfassend, liegt zwischen Preussen, Bayern und Baden, der nördliche, die Provinz Oberhessen mit der Stadt Giessen, ganz innerhalb preussischen Gebiets. Der erstere wird in der Richtung von Süden nach Norden vom Rhein durchströmt, welcher dann im Nordwesten die natürliche Grenze bildet; ebenfalls solche bilden im Nordosten und Norden der Main, im Westen die Nahe und im Süden der Neckar, beide letztere jedoch nur auf kurze Strecken; in hydrographischer Beziehung gehört also dieser Theil gänzlich dem Rheingebiet an. In orographischer Beziehung besteht derselbe theils aus Berg-, theils aus Hügel-, theils aus Flachland. Das erstere erhebt sich in dem Odenwalde, welcher den südöstlichen Theil der Provinz Starkenburg einnimmt; der westliche und nördliche Theil dieser, sowie der östliche und nördliche Theil von Rheinhessen gehört der oberrheinischen Tiefebene, der übrige Theil der letztgenannten Provinz aber dem rheinhessischen Hügellande an. Die Provinz Oberhessen ist fast durchweg Bergland und gehört zu der Gebirgsgruppe des Vogelsgebirges, nur ihr südwestlichster Theil gehört in der fruchtbaren Wetterau zur oberrheinischen Tiefebene. Diese Provinz entbehrt der grösseren Wasserstrassen, hat aber zahlreiche kleine Flüsse, von welchen hier die Ohm, ein Nebenfluss der Lahn, und die Nidda, Nebenfluss des Main, mit Nidder und Wetter genannt sein mögen. Die Fulda und die Lahn im äussersten Osten resp. im äussersten Westen gehören nur auf geringe Längen hierher.

Der südliche Theil des Grossherzogthums ist ein reich gesegnetes Land, in der Ebene überaus fruchtbar und hier Acker-, Gemüse- und Obstbau sowie Viehzucht sehr gut entwickelt; ganz besonders ausgezeichnet durch die Obstcultur ist die Bergstrasse am westlichen Abhang des Odenwaldes von Darmstadt südlich bis Heidelberg, woselbst sogar süsse Kastanien und Mandeln gedeihen; auch Hopfen und Tabak wird gewonnen. Rheinhessen ist wieder besonders reich an Wein.

Der nördliche Theil, die Provinz Oberhessen, ist bei seinem vorwiegend gebirgigen Charakter landwirthschaftlich unvergleichlich ärmer, in den höheren Gegenden sogar direct arm; dagegen wird hier im Vogelsgebirge Bergbau auf Eisen- und Braunstein betrieben. Die Wetterau aber ist wiederum sehr fruchtbar und ausserdem reich an Braunkohlenlagern.

Waldungen kommen in grösserem Umfange in den Provinzen Starkenburg und Oberhessen vor und bedecken ungefähr ein Viertel der Gesammtfläche des Landes.

Die wichtigsten Industriezweige sind Lederfabrikation in Offenbach, Worms und Mainz, Tabaks- und Wagenfabriken in Offenbach, Leinweberei und Strohflechterei in Oberhessen im Vogelsgebirge.

Die Haupt- und Residenzstadt ist Darmstadt, der wichtigste Industrieort Offenbach und der grösste Handelsplatz Mainz.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Dank der Lage des Grossherzogthums im Süden und Norden des bedeutenden Handelsplatzes Frankfurt a. M. hat sich dasselbe verhältnissmässig schon frühzeitig wichtiger Eisenbahnverbindungen erfreuen dürfen. Die ersten Bestrebungen in dieser Richtung reichen bis in die Mitte der 30er Jahre zurück. Sie gingen von Privatkreisen aus, und man nahm überhaupt zuerst an, dass die Ausführung der Eisenbahnen durch Private erfolgen würde. In Folge dessen wurde unterm 18. Juni 1836 das Gesetz über die Abtretung von Privateigenthum für öffentliche Zwecke vom 27. Mai 1821 auf die von Privatpersonen oder von Privatgesellschaften auszuführenden Eisenbahnen ausgedehnt, und es bildet dieses Gesetz bezüglich des Eisenbahnwesens den ersten Staatsact der grossherzoglich hessischen Regierung. Die allerersten Projecte, welche sich auf eine Linie Mainz-Darmstadt-Mannheim und auf Mainz-Frankfurt a. M. bezogen, gelangten zunächst nicht zur Verwirklichung. Darauf richteten die in gleichem Masse interessirten Regierungen des Grossherzogthums Hessen, des Grossherzogthums Baden und der freien Stadt Frankfurt a. M. ihr Augenmerk auf die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Main und Neckar resp. Frankfurt a. M. und Mannheim durch eine Privatgesellschaft, schlossen auch unterm 10. Januar 1838 einen darauf bezüglichen Staatsvertrag ab, inhaltlich dessen die weiteren Schritte in dieser Angelegenheit zunächst von der hessischen Regierung allein übernommen wurden. Die Bemühungen derselben zur Bildung einer Actiengesellschaft scheiterten jedoch an der Zaghaftigkeit des Privatcapitals, und sie erliess nun, noch ehe die Frage wegen der Main-Neckarbahn anderweitig geregelt wurde, unterm 16. Juli 1842 ein generelles Eisenbahngesetz, inhaltlich dessen Bau und Betrieb der Haupteisenbahnlinien des Grossherzogthums auf Staatskosten erfolgen, Lokalbahnen dagegen zu Bau und Betrieb gegebenen Falls an



Private überlassen werden sollten. Die für die Staatsbahnen erforderlichen Anlagecapitalien sollten auf dem Wege der öffentlichen Anleihe aufgebracht und der ganze Reingewinn jener nach Berichtigung der Zinsen zur Amortisation dieser Anleihen verwendet werden. Das Nähere über die Bildung der Actiengesellschaften zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen wurde mit landesherrlicher Verordnung vom 17. September 1844 bestimmt, inhaltlich welcher die Genehmigung zur Bildung solcher Gesellschaften und die Concessionsertheilung zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen dem Landesherrn allein vorbehalten ist.

Nachdem sich nun Baden und Frankfurt a. M. 1843 in einem neuen Vertrage mit Hessen darüber geeinigt hatten, die Main-Neckarbahn auf gemeinsame Staatskosten auszuführen, wobei aber als südlicher Endpunkt anstatt Mannheim neuerdings Heidelberg bestimmt wurde, erstand für das Grossherzogthum Hessen in dieser Linie 1846 der erste Schienenweg, welcher die Provinz Starkenburg in ihrer ganzen Ausdehnung von Norden nach Süden ungefähr in der Mitte unter Berührung Darmstadts durchzieht. 1848 folgte mit Anschluss an diese in Sachsenhausen die im Interesse der Fabrikstadt Offenbach seitens Hessens und Frankfurts zu Folge Vertrages von 1842 gleichfalls gemeinsam auf Staatskosten hergestellte Bahn Sachsenhausen-Offenbach. Die Provinz Oberhessen erhielt die erste Eisenbahnverbindung in der laut Vertrag von 1845 seitens des Grossherzogthums Hessen, des Kurfürstenthums Hessen und der freien Stadt Frankfurt a. M. gebauten Main-Weserbahn Cassel-Frankfurt a. M., deren in Hessen-Darmstadt gelegener Theil und damit auch die ganze Linie 1850/52 dem Verkehr übergeben wurde. Bei allen drei Bahnen hatte jede der betheiligten Regierungen die auf ihr Gebiet entfallenden Strecken auf eigene Kosten gebaut, der Betrieb wurde aber bei jeder Linie gemeinschaftlich gestaltet und zwar derartig, dass für jede eine aus je einem Mitglied der betheiligten Staaten bestehende Direction eingesetzt wurde.

Da der Bau von Eisenbahnen, wie in den meisten deutschen Staaten, so ganz besonders auch im Grossherzogthum Hessen schon bald unvergleichlich grössere Ausdehnung annahm, als ursprünglich hatte vermuthet werden können, überliess die grossherzogliche Regierung aus finanziellen Rücksichten den weiteren Ausbau des Bahnnetzes zunächst der Privatindustrie und zwar in dem südlich des Main und Rhein gelegenen Landestheil mit Concession von 1845 der Hessischen Ludwigsbahngesellschaft und den in Oberhessen mit Concession von 1868 der Actiengesellschaft der Oberhessischen Eisen-

bahn. Hierbei trug jedoch auch ferner die Regierung selbst den volkswirthschaftlichen Interessen des Landes in ganz hervorragender Weise Rechnung. Zunächst griff sie schon bei der ersten Linie Mainz-Worms der Hessischen Ludwigsbahn helfend ein durch Uebernahme von Actien mit nur bedingtem Dividendengenuss. Später aber bestimmte sie die Gesellschaft auch zum Bau von solchen Linien, deren Ausführung bei voraussichtlich nur geringerer Ertragsfähigkeit nicht eigentlich in deren Absicht lag, die aber in volkswirthschaftlicher Beziehung geboten schienen, indem sie — die Regierung — weitreichende Garantien zur Completirung der Reineinnahmen dieser Linien auf eine gewisse Höhe übernahm, oder aber auch eine laufende Jahresbeihülfe bewilligte. Auf diese Weise ist der südliche Theil des Grossherzogthums mit einem dichten Schienennetz überspannt worden, allerdings haben die übernommenen Garantien der Regierung auch fortgesetzt bedeutende finanzielle Opfer auferlegt.

Bei den wirthschaftlich unvergleichlich ungünstigeren Verhältnissen der Provinz Oberhessen wurde das Unternehmen der Oberhessischen Eisenbahngesellschaft überhaupt von vornherein nur durch Eingreifen der Regierung ermöglicht, und hier übernahm diese für das gesammte Anlagecapital eine $3^1/_2$ %ige Zinsgarantie, die dann auch alljährlich in ihrem ganzen Betrage erforderlich wurde.

Für beide Privatbahnunternehmungen war die Concessionsdauer in den ursprünglichen Genehmigungsurkunden auf 99 Jahre festgesetzt worden, nach deren Ablauf die Regierung die Bahnen nach dem Taxwerth sollte übernehmen können, indess ist sie für die Hessische Ludwigsbahn später bis 1958 ausgedehnt worden, während sie bezüglich der oberhessischen Bahnen durch deren inzwischen erfolgten staatsseitigen Ankauf bereits erloschen ist. Ausserdem kann aber der Staat die Linien des erstgedachten Unternehmens bereits 1893 gegen einen nach den Einnahmeerträgen der letzten fünf Jahre zu bemessenden Preis käuflich für sich erwerben.

Inzwischen sind in den Eigenthumsverhältnissen der in Hessen gelegenen Bahnen verschiedene Veränderungen eingetreten. Einerseits überliess die Regierung auf dem Wege des Verkaufs 1868 ihren Antheil an der Frankfurt a. M.-Offenbacher und 1880 auch den an der Main-Weserbahn an Preussen, nachdem letztere bereits 1868 in Verwaltung und Betrieb Preussens übergegangen war, erwarb aber andererseits 1876 die oberhessischen Bahnen käuflich zu Staatseigenthum, während bezüglich der Main-Neckarbahn und der Hessischen Ludwigsbahn das Eigenthumsverhältniss unverändert

geblieben ist. Betreffs der letzteren tauchen schon seit Jahren immer wieder Verstaatlichungsgerüchte auf, in welchen meistens der preussische Staat als Käufer genannt wird. Neuerdings (Mai 1889) haben übrigens hervorragende Abgeordnete des hessischen Landtages ihrerseits durch eine Eingabe die Verstaatlichung der Bahn bei der grossherzoglichen Regierung in Anregung gebracht, doch ist diese Angelegenheit in das Stadium der Kammerverhandlungen noch nicht getreten.

In neuerer Zeit ist wie in den meisten anderen deutschen Staaten so auch im Grossherzogthum Hessen durch Erbauung von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung in grösserem Umfange, hier mit der Bezeichnung „Nebenbahnen“ belegt, die Entwickelung des Eisenbahnwesens in ein neues Stadium getreten. Die Regierung beschäftigte sich schon 1882 mit dieser Angelegenheit und erliess unterm 29. Mai 1884 ein generelles Gesetz über den Bau von Nebenbahnen, welchem 1885 noch eine zusätzliche Verordnung folgte. Inhaltlich dieses Gesetzes billigt die Regierung zur Förderung solcher Bahnen, welche naturgemäss Aussicht auf eine bedeutendere Rentabilität nicht haben, umfangreiche Unterstützung zu, jedoch nur für die in Anlehnung an eine bereits bestehende Hauptbahn und unter der Bedingung, dass der Grund und Boden seitens der Interessenten kosten- und lastenfrei überlassen wird. Die Art der staatsseitigen Förderung solcher Bahnunternehmungen ist in diesem Gesetz als eine verschiedene gedacht: Entweder stellt die Regierung selbst die Bahn auf Staatskosten her, und in solchem Fall kann sie ausser freier Hergabe des Terrains auch einen Beitrag zu den Baukosten resp., wenn es sich um Anschluss eines speciellen gewerblichen Etablissements, Bergwerks oder dergleichen handelt, allmähliche Rückerstattung der gesammten Anlagekosten seitens des betreffenden Besitzers innerhalb eines bestimmten Zeitraums verlangen. Die von den Interessenten eventuell zum Bau geleisteten Beiträge werden hierbei im Fall eines Reingewinns über 4 % des staatsseitigen Anlagecapitals aus den Mehrüberschüssen bis zu 4 %, jedoch ohne Recht auf Nachzahlung, verzinst und aus dem etwaigen Restüberschuss amortisirt. Die zweite Art der staatsseitigen Förderung besteht in Uebernahme des Betriebes seitens des Staats auf den von Privaten hergestellten Bahnen. Dies soll sich jedoch nur auf solche Bahnen erstrecken, welche an eine Staatsbahn direct anschliessen, unter Staatscontrole erbaut sind und ihrer Bauart nach den gegenseitigen Wagenübergang gestatten, und bei welchen sich ausserdem noch die Gemeinden und sonstigen Interessenten mit mindestens ein Sechstel des Anlagecapitals be-

theiligen unter Verzicht auf Verzinsung ihres Theils über 2 %, bis den übrigen Betheiligten 4 % Zinsen gewährt werden können. Die dritte Art der staatsseitigen Förderung besteht in der einmaligen Gewährung eines Beitrages à fonds perdu zur ersten Anlage und Ausrüstung der Bahn; derselbe ist aber bei Normalspurbahnen mit eigenem Planum auf höchstens 20 000 Mk. pro km und bei Schmalspurbahnen mit solchem auf höchstens 15 000 Mk. pro km zu bemessen, welche Sätze bei Bahnen mit Mitbenutzung öffentlicher Strassen sich auf 18 000 Mk. resp. 13 000 Mk. pro km ermässigen. Die vierte Art der staatsseitigen Förderung bezieht sich nur auf die von Actiengesellschaften hergestellten Nebenbahnen und besteht in der Betheiligung am Anlagecapital, eventuell mit nur bedingtem Dividendengenuss; doch soll sich diese Betheiligung auf höchstens den vierten Theil des gesammten Actiencapitals und andererseits nur auf denjenigen Betrag erstrecken, welcher sich nach den im vorigen Satz angegebenen kilometrischen Einheitssätzen ergiebt.

Weiterhin bestimmt dieses Gesetz die Führung besonderer Erneuerungs- und Reservefonds auch bei den seitens Privater hergestellten Nebenbahnen und räumt es ausserdem der Regierung das Recht ein, die Ueberlassung des Betriebes an den Betriebsführer der anschliessenden Hauptbahnen gegen eine Verzinsung von mindestens 4½ % des Anlagecapitals zu verlangen.

Ueber die Dauer der Concession und das Ankaufsrecht des Staats bezüglich der an Private zu concessionirenden Nebenbahnen enthält das Gesetz keine Bestimmung; indess ist in den einzelnen Concessionen der bisher genehmigten derartigen Bahnen die Concessionsdauer auf 50 Jahre bestimmt. Nach Ablauf dieser Zeit kann der Staat die Bahnen zum Taxwerth abzüglich des Werthes von Grund und Boden und der etwa geleisteten Staatszuschüsse übernehmen, andernfalls dürfen die Concessionäre nur die einzelnen Theile der Bahn an Dritte veräussern, nicht aber zusammen als Eisenbahn. Auch hat sich in allen bisherigen Fällen die Regierung das Recht vorbehalten, ihrerseits den Betrieb dieser Bahnen nach 20 Jahren ab Eröffnung zu übernehmen gegen mindestens 4½ % des Anlagecapitals. Bei denjenigen Bahnen endlich, zu welchen die Regierung einen Zuschuss geleistet, hat sie sich für den Fall einer Jahresbruttoeinnahme von mehr als 6000 Mk. pro Kilometer den fünften Theil dieser Mehreinnahme ausbedungen. Die Nebenbahnen sind ebenso wie die Hauptbahnen dem grossherzoglichen Finanzministerium unterstellt.

Mit der Herstellung solcher Nebenbahnen ist bereits im Jahre 1884 begonnen worden. Bis jetzt sind die an die oberhessischen

Bahnen und die Main-Neckarbahn anschliessenden als Staatsbahnen, die im Gebiet der Hessischen Ludwigsbahn aber seitens eines Consortiums (Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt und H. Bachstein in Berlin) ausgeführt worden. Gegenstand eines Actienunternehmens ist noch keine geworden, besonders hat auch die Hessische Ludwigsbahn bisher keine solche zur Ausführung gebracht. Von dem genannten Consortium sind ausser den hier eigentlich in Rede stehenden Bahnen noch zwei Linien, Darmstadt-Griesheim und Darmstadt-Eberstadt, gebaut, doch fallen diese nicht unter die hier gedachte Kategorie von Bahnen, wie sie auch als Dampfstrassenbahnen bezeichnet sind und für Ausübung des Betriebes besondere Betriebsreglements erhalten haben.

Ausser den vorstehend aufgeführten Haupt- und Nebenbahnen entfallen auf grossherzoglich hessisches Gebiet noch Theilstrecken zweier preussischer Staatsbahnlinien und zwar der 1873 eröffneten neuen Frankfurt-Offenbach-Hanauer Bahn und der 1879/81 eröffneten Friedberg-Hanauer Bahn.

Wie vorstehend entwickelt, markiren sich in Hessen in der Geschichte des Eisenbahnwesens drei Perioden: die erste ist die des ausschliesslichen Staatsbahnprincips; die zweite mit gemischtem System, theils Staats-, theils Privatbahnen, setzt 1845 mit der Concessionirung der Hessischen Ludwigsbahn ein, und dieses System reicht bis in die Gegenwart, doch markirt sich durch Erlass des Nebenbahngesetzes 1884 noch eine neue dritte Periode. Der Zukunft dürfte nur noch die Erbauung von Nebenbahnen vorbehalten sein.

Noch sei erwähnt, dass die 1859 concessionirte und 1860 eröffnete Homburger Eisenbahn, Frankfurt-Homburg v. d. Höhe, die grossherzoglich hessische Exclave Rödelheim berührte, doch ist diese im Friedensvertrage von 1866 an Preussen abgetreten worden.

Die innerhalb des Grossherzogthums gelegenen Eisenbahnlinien hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 918,70 km. — Davon entfallen auf

die in grossherzoglich hessischem Staatsbesitz stehenden Bahnen und zwar:

a. oberhessische Eisenbahnen	147,82 km
b. Antheil an der Main-Neckarbahn	49,37 „
c. Nebenbahnen (Eberstadt-Pfungstadt, Stockheim-Gedern, Nidda-Schotten)	34,61 „
die Hessische Ludwigsbahn	506,50 „
Latus	738,30 km

Transport	738,30 km
die hessischen Nebenbahnen in Privatbesitz und zwar: Reinheim-Reichelsheim, Worms-Offstein, Sprendlingen-Wöllstein, Osthofen-Westhofen, Mannheim-Weinheim	46,85 „
die badischen Staatsbahnen	22,17 „
die preussischen Staatsbahnen	111,38 „
Summa	918,70 km

Hessen-Cassel.

Ebenso wie das vorstehend behandelte Hannover bildete der jetzt preussische Regierungsbezirk Cassel bekanntlich bis 1866 einen selbstständigen Staat, das Kurfürstenthum Hessen-Cassel. Dasselbe bestand aus dem zwischen dem Königreich Bayern, dem Grossherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach; der preussischen Provinz Sachsen, dem damaligen Königreich Hannover, der preussischen Provinz Westfalen, dem Fürstenthum Waldeck, dem Grossherzogthum Hessen-Darmstadt und dem damaligen Herzogthum Nassau gelegenen, in der Richtung von Norden nach Süden lang gestreckten Hauptheil, aus der Exclave Rinteln (Grafschaft Schaumburg) zwischen Hannover und den beiden Fürstenthümern Lippe nördlich des Hauptheils, und aus der Exclave Schmalkalden östlich desselben zwischen den thüringischen Staaten gelegen Das Land ist fast durchgängig bewaldetes Bergland und deshalb der Ackerbau, mit Ausnahme in den Flussthälern, nur beschränkt; Industrie und Hüttenwesen dagegen ist gut entwickelt.

Bezüglich der Entwickelung des Eisenbahnwesens trug man sich im Kurfürstenthum schon frühzeitig, bereits 1832, mit gar hochgehenden Ideen; man wollte durch schnelle Herstellung zweier, in Cassel sich schneidender Eisenbahnen das Land zum Mittelpunkt nicht nur des deutschen, sondern auch des europäischen Verkehrs machen. Man dachte an eine Linie von Hamburg und Bremen über Cassel und Frankfurt a. M. nach Süddeutschland, sowie andererseits von Halle und Leipzig über Cassel nach dem Niederrhein; man rechnete, man mass, man verhandelte, man erliess Gesetze, aber man kam zu keinem Resultat, die hochgehenden Pläne schwanden und erst nach 12 Jahren nahmen die Projecte feste Gestalt an, gelangten jetzt aber auch schnell zur Durchführung. Im Jahre 1844 wurde der auf Kurhessen entfallende Theil der Bahn von Halle nach dem Niederrhein unter dem Namen „Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn“, sowie die „Frankfurt-Hanauer Eisenbahn“ an Actiengesellschaften concessionirt, und 1845 mit dem Grossherzogthum Hessen und der Freien Stadt Frankfurt bezüglich der Cassel-Frankfurter Linie (Main-Weser Bahn) der erforderliche Staatsvertrag geschlossen, und gelangten diese Bahnen in den Jahren 1848 bis 1852 zur Eröffnung. Hierbei erwies sich das unterm 11 Juli 1837 erlassene Gesetz über die Abtretung von Grundeigenthum zu Eisenbahnen als unzureichend, und es wurde an dessen Stelle unterm 2. Juli 1846 ein neues Expropriationsgesetz erlassen. Die vorerwähnte Frankfurt-Hanauer Bahn diente, ohne Anschluss resp. Fortsetzung in Hanau, zunächst nur lokalen Interessen, wurde aber durch die mit Concession von 1852 erfolgte und 1854 dem Betriebe übergebene Verlängerung von Hanau nach Aschaffenburg eine wichtige Verkehrsstrasse von Frankfurt a. M. nach Bayern und weiter.

In den vorstehend aufgeführten Linien, bei dem bereits früher erfolgten Ausbau der Anschlussbahnen von Frankfurt a. M. nach Süden, sowie durch Vollendung der Anschlussbahnen von Cassel nördlich bis Harburg (gegenüber von Hamburg) und nordwestlich nach dem Rhein Mitte der 50er Jahre waren in der That dem Kurfürstenthum dem Weltverkehr dienende Eisenstrassen gewonnen, ganz wurden hierdurch aber doch nicht die ersten Wünsche des Lokalpatriotismus erfüllt, indem der Verkehr von Osten nach dem Rhein schon ein Jahrzehnt vorher auf die norddeutsche Route über Hannover geleitet worden war.

Im Jahre 1863 beschloss die Regierung noch den Bau der Linie Bebra-Hanau auf Staatskosten, doch wurde von dieser unter kurfürstlicher Herrschaft nur die Theilstrecke Bebra-Hersfeld, die ganze Bahn dagegen erst unter preussischer Verwaltung eröffnet.

Die Exclave Rinteln, auch Grafschaft Schaumburg genannt, fiel in die Trace der zur Verbindung der Städte Hannover und Minden auf Grund des Staatsvertrages vom 4. Dezember 1845 erbauten und 1847 eröffneten Eisenbahn, von welcher der auf kurfürstliches Gebiet entfallende Theil auf hessische Staatskosten hergestellt wurde.

Die östlich vom Haupttheil zwischen den thüringischen Staaten gelegene Exclave Schmalkalden gehörte zum Verkehrsgebiet der 1859 eröffneten Werrabahn, ohne jedoch von dieser direct berührt zu werden. Ein eigener Schienenweg erstand diesem Theil erst lange nach dem Verlust der Selbstständigkeit des Kurfürstenthums in der 1874 eröffneten, von der Stadt Schmalkalden gebauten Zweigbahn Wernshausen-Schmalkalden.

Bei seiner Einverleibung in Preussen hatte das Kurfürstenthum einschliesslich der bereits eröffneten Theilstrecke der Bebra-Hanauer Bahn 151 km Staatsbahnen und 164 km Privatbahnen.

Das Verhältniss der beiden Eisenbahngesellschaften dem Staat gegenüber war nicht einheitlich geregelt. Die Concession der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn war in der Zeitdauer nicht beschränkt, doch hatte sich die Regierung das Recht vorbehalten, die Bahn nach 30 Jahren für den 25fachen Betrag der Durchschnittsdividende der letzten 5 Jahre käuflich zu erwerben, auch sollte aus den Reinerträgen über 6% Dividende der dritte Theil zur Bildung eines Amortisationsfonds benutzt, und dieser zum Ankauf von Actien nach dem Tagescourse für die Regierung verwendet werden. Die Concession der Frankfurt-Hanauer Bahn erstreckte sich zunächst auf 99 Jahre, nach welcher Zeit der Staat berechtigt sein sollte, die Bahn für den Taxwerth zu übernehmen. Ausserdem hatte sich derselbe aber auch die Befugniss vorbehalten, sie bereits nach Ablauf von 50 Jahren von Eröffnung an für den 25fachen Betrag der Durchschnittsdividende aus den letzten 5 Jahren käuflich zu erwerben.

Bezüglich der erforderlichen Staatsanleihen hatte man zuerst dieselben Absichten wie in Hannover. Man wollte nur 3% feste Zinsen zahlen, die Gläubiger aber am Reingewinn der Bahn bis zu 6% theilnehmen lassen und erst den weiteren Ueberschuss der Staatskasse zuführen. Indess kam in dieser Weise auch hier die Anleihe nicht zur Verwirklichung und wurde schliesslich ein sogenanntes Lotterieanlehen aufgenommen.

Hessen-Homburg.

Dasselbe bestand als kleinster der souveränen deutschen Staaten bis zum Aussterben seines Herrscherhauses Anfang des Jahres 1866 als selbstständige

Landgrafschaft, fiel hiernach durch Erbschaft an das Grossherzogthum Hessen, wurde dann aber im Friedensschluss desselben Jahres von diesem an Preussen abgetreten. Es umfasste zwei voneinander getrennt liegende Theile, die nördlich von Frankfurt a. M. gelegene Herrschaft Homburg mit der gleichnamigen Hauptstadt, von kurfürstlich hessischem, grossherzoglich hessischem und herzoglich nassauischem Gebiet eingeschlossen, und der der räumlichen Ausdehnung nach grösseren Herrschaft Meisenheim links des Rheins, zwischen der preussischen Rheinprovinz, der bayerischen Rheinpfalz und dem zum Grossherzogthum Oldenburg gehörigen Fürstenthum Birkenfeld.

In orographischer Beziehung gehört der erstgenannte Theil dem Taunusgebirge und die Herrschaft Meisenheim dem Haardtgebirge, nördlichem Theile der Vogesen, an; jener wird von der Eschbach durchflossen und der letztere im Norden von der Nahe, sowie im Osten von deren Nebenfluss Glan begrenzt.

Der Ruf der Hauptstadt Homburg als weltbekannter Badeort liess schon 1846 das Project zur Erbauung einer Eisenbahn von Homburg nach Frankfurt a. M. auftauchen, jedoch gelangte dasselbe in Folge Eifersüchteleien erst nach vielen Jahren durch eine Actiengesellschaft zur Ausführung, und 1860 wurde die Bahn dem Verkehr übergeben. Zur Förderung des Unternehmens hatte die eigene Landesregierung den dritten Theil des ursprünglichen Anlagecapitals mit 800 000 Gulden in St.-Actien Lit. B unter Verzicht auf Zinsen und Dividenden bis zum Jahre 1896 übernommen.

Der westliche Theil, die Herrschaft Meisenheim, gehört zum Verkehrsgebiet der 1858/60 eröffneten Rhein-Nahe-Bahn, welche das ehemals landgräfliche Gebiet selbst jedoch nur im äussersten Nordosten auf kurze Strecken berührt.

Hohenzollern-Hechingen
und
Hohenzollern-Sigmaringen.

Der gegenwärtige zur preussischen Rheinprovinz gehörige Regierungsbezirk Sigmaringen wird durch die früher selbstständig gewesenen Fürstenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen gebildet. Dieselben wurden von ihren dem preussischen Königshause stammverwandten regierenden Fürsten aus freier Entschliessung in dem Vertrage vom 7. Dezember 1849 an Preussen überlassen und durch dieses dem gemeinsamen Staatsverbande einverleibt.

Sie liegen im Südwesten Deutschlands, von Württemberg und Baden umgeben, und gehören in orographischer Beziehung dem schwäbischen Jura an. Hechingen wird in seinem nordwestlichen Theil von dem Neckar und Sigmaringen von der Donau durchflossen. Ungefähr die Hälfte des Gebiets dient dem Ackerbau und ein Drittel ist von Wald bestanden; bei dem Dorfe Stetten im Fürstenthum Hechingen befindet sich ein Steinsalzlager. Den Hauptnahrungszweig der Bewohner bildet die Landwirthschaft; die Industrie ist nur gering entwickelt und beschränkt sich auf Baumwollenspinnerei.

Die Fürstenthümer blieben bis zu ihrer Einverleibung in Preussen von der Frage über Erbauung von Eisenbahnen gänzlich unberührt, da sie hierin völlig von den Nachbarstaaten Württemberg und Baden abhängig und diese beiden damals nur erst mit der Herstellung ihrer ersten eigenen Bahnen Heilbronn-Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen resp. Mannheim-Basel-Waldshut beschäftigt

waren. Die Erbauung derjenigen Linien, welche der geographischen Lage nach die hohenzollerschen Lande berühren konnten resp. mussten, kam erst 1865 zur Sprache und ist dementsprechend bei Preussen behandelt.

Fürstenthum Lippe-Detmold.

Geographie. 1215 qkm mit 125 000 Einwohnern. 29,30 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 2,41 km.

Das Land besteht aus einem in sich abgerundeten Hauptheil zwischen den preussischen Provinzen Hannover und Westfalen und drei kleinen Exclaven, die eine direct südlich vom Haupttheil und die beiden anderen bei Lippstadt in Westfalen gelegen.

Der Hauptcomplex liegt auf dem Teutoburger Walde auf ganz gebirgigem Boden. Er wird von der Werre (Nebenfluss der Weser) mit zahlreichen kleineren Zuflüssen durchflossen, von welch letzteren noch die Bega erwähnt sein mag. Die kleine Exclave südlich des Haupttheils liegt ebenfalls noch auf dem Teutoburger Walde, die beiden anderen in dem breiten Thal der Lippe, von welcher sie im Süden begrenzt werden.

Den Hauptnahrungszweig bildet die Landwirthschaft, von welcher die Viehzucht vortreffliche Pferde, Schafe und Schweine liefert. Das Vorhandensein grosser Waldungen mit über ein Viertel der Gesammtfläche des Landes hat zahlreiche Sägemühlen entstehen lassen. Salz wird in der Saline Salzuffeln gewonnen.

Die Industrie ist nur erst gering entwickelt und beschränkt sich auf Garnspinnerei und Leinweberei sowie Fabrikation von Meerschaumköpfen. Haupt- und Residenzstadt ist Detmold, der gewerbreichste Ort dagegen die Stadt Lemgo.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Bei dem Mangel an grösseren Consumtions- und Productionsplätzen einerseits und dem gebirgigen Charakter des Landes andererseits ist es natürlich, dass die grossen Schienenwege der ersten Perioden des Eisenbahnwesens Deutschlands das Fürstenthum nicht berührten, doch kamen demselben in schon verhältnissmässig früher Zeit mehrere Schienenwege zu Gute, die in nur geringer Entfernung von den Grenzen und fast parallel zu diesen liegen, so nördlich die 1848 eröffnete Köln-Mindener Bahn und südlich die 1850/53 resp. 1864 eröffneten Theilstrecken Hamm-Altenbeken und Altenbeken-Holzminden der Westfälischen Eisenbahn. Der erste Schienenweg, welcher das

Fürstenthum direct berührte, war die 1872 eröffnete Hannover-Altenbekener Eisenbahn. Dieselbe schneidet das Fürstenthum jedoch nur auf geringe Länge in dessen südöstlichstem Theil, hält sich aber bis Altenbeken ziemlich nahe der Grenze. Wichtiger für das Fürstenthum und speciell für seine Hauptstadt ist die 1880 eröffnete preussische Staatsbahnlinie Herford-Detmold, da diese das Land fast in seiner ganzen Länge von Nordwesten nach Südosten durchzieht.

Die Exclave südlich des Haupttheils liegt im Abstossgebiet der Station Altenbeken und der Station Sandebeck der Hannover-Altenbekener Eisenbahn, die beiden bei Lippstadt gelegenen im Abstossgebiet dieser Station an dem 1850 eröffneten Theile der Westfälischen Bahn und in dem der Station Benteler an der 1887 eröffneten preussischen Staatsbahnstrecke Münster-Rheda-Lippstadt.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind dem fürstlich Lippeschen Cabinetsministerium unterstellt.

Die innerhalb des Fürstenthums gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 29,30 km und gehören, nachdem die Hannover-Altenbekener Bahn inzwischen in den Besitz des preussischen Staats übergegangen ist, ganz der preussischen Staatsbahnverwaltung, Directionsbezirk Hannover, an.

Freie und Hansestadt Lübeck.

Geographie. 298 qkm mit 69 000 Einwohnern. 46,90 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 15,75 km.

Das Lübecker Staatsgebiet besteht aus dem zwischen Mecklenburg, der preussischen Provinz Schleswig-Holstein, dem oldenburgischen Fürstenthum Lübeck und der Ostsee gelegenen Haupttheil, sowie aus 8 Exclaven in nächster Nähe desselben. Es gehört zum norddeutschen Tieflande, ist durchaus flach und wird im Haupttheil von der Trave bewässert. In den ländlichen Bezirken bildet die Landwirthschaft für die Bevölkerung ergiebige Nahrungsquelle, in der Stadt Lübeck ist die Industrie gut entwickelt und erstreckt sich besonders auf Branntweinbrennereien, Bierbrauereien, Tabak- und Cigarrenfabrikation, sowie Seifensiedereien; bei Weitem wichtiger aber ist der Handel, welcher sich seewärts nach Russland, Schweden, Dänemark und England bewegt, und dem landein mehrere Eisenbahnlinien dienen.

Früher gehörte das auf dem rechten Elbufer bei Hamburg gelegene Amt Bergedorf den freien Städten Hamburg und Lübek gemeinschaftlich, wurde im Jahre 1867 aber an Hamburg zu alleinigem Eigenthum überlassen.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Lübeck hat betreffs Einführung der Eisenbahnen ganz vornehmlich unter den Sonderinteressen seiner Grenznachbarn zu leiden gehabt und ist in Folge dessen erheblich später als seine nordischen Rivalen Hamburg und Bremen in das Schienennetz gezogen worden. Von Lübeck war das erste Project zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der Ost- und Nordsee in der Linie Lübeck-Hamburg bereits im Jahre 1832 ausgegangen, andere Projecte folgten, aber fast 20 Jahre vergingen, ehe eins derselben zur Verwirklichung gelangte.

Dem Lübeck-Hamburger Project stellte sich die Krone Dänemark als damalige Herrin über das der geographischen Lage nach in Frage kommende Herzogthum Holstein entgegen, indem diese Linie die Handelsinteressen ihrer Seestädte Altona und Kiel schädigen musste, und Dänemark die beabsichtigte Nord-Ostsee-Bahn natürlich diesen beiden nutzbar machen wollte, welche dann auch in dieser Trace zu Stande kam und schon 1844 eröffnet wurde. Nachdem auf diese Weise das erste Project gefallen war, bemühten sich Anfang 1845 Lübecker Handelshäuser um die Herstellung einer Bahn von Lübeck nach Büchen zum Anschluss an die im Bau befindliche Berlin-Hamburger Bahn. Bei diesem Project war wiederum die Krone Dänemark als Herrin des hier in Frage kommenden Herzogthums Lauenburg betheiligt, und sie verweigerte auch diesmal ihre Genehmigung, da sie durch diese Linie eine Verschiebung der Handelsbeziehungen zum Nachtheil ihres Gesammtstaats befürchtete. Inzwischen war in Mecklenburg die Ausführung der Bahn von Schwerin nach Hagenow an der Berlin-Hamburger Bahn gesichert, und Lübeck wollte nun zur endlichen Erlangung eines ersten Schienenweges nach Schwerin bauen, wobei geographisch Dänemark nicht in Frage kam. Die Landesherren der hierbei nur betheiligten Grossherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und Strelitz wandten diesem Project auch ihr Wohlwollen zu, indess scheiterte dasselbe doch und zwar an der ablehnenden Haltung der mecklenburgischen Stände, weil diese durch die Lübeck-Schweriner Bahn das Aufblühen der mecklenburgischen Seestädte Rostock und Wismar gefährdet glaubten. Das vierte Project galt der Verbindung der Stadt Lübeck mit dem offenen Meere durch Herstellung

einer Eisenbahn von jener nach Travemünde. Diesem standen nun endlich einmal keine Sonderinteressen der Grenznachbarn entgegen, da es sich hier nur um das eigene Staatsgebiet handelte; nichtsdestoweniger blieb auch dieses zunächst unausgeführt, indem man zur Erreichung des beabsichtigten Zweckes sich für Regulirung der Trave entschied, welche dadurch bereits 1852 bis zur Stadt Lübeck herauf für Seeschiffe fahrbar wurde.

Durch die Verhinderung jedes Anschlusses der Stadt Lübeck an das deutsche Bahnnetz war deren Handel nachgerade ernstlich bedroht, und nun nahm sich die deutsche Bundesversammlung des bedrängten Bundesstaates an, indem sie auf diplomatischem Wege die Krone Dänemark zum Aufgeben ihrer ablehnenden Haltung gegenüber den lübeckischen Eisenbahnprojecten zu bestimmen suchte. Diese Bemühungen hatten auch den erwünschten Erfolg, so dass unterm 23. Juni 1847 zwischen Dänemark und dem Senat der freien Stadt Lübeck ein Vertrag über die Anlage einer Eisenbahn von Lübeck durch das Herzogthum Lauenburg nach Büchen seitens einer Actiengesellschaft zu Stande kam. Der Abschluss des Staatsvertrages war erreicht; es waltete aber ein ganz besonderer Unstern über Lübecks Projecten, denn jetzt kam nicht allein das Jahr 1848 mit seinen politischen Unruhen allerorten, vielmehr entbrannte in den Elbherzogthümern selbst der schleswig-holsteinsche Krieg zwischen Deutschland und Dänemark und verhinderte wieder auf Jahre den Fortgang der Angelegenheit. Die interimistischen Verhältnisse nach Beendigung der Feindseligkeiten ermöglichten nun endlich die Concessionsertheilung an die inzwischen gebildete Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft seitens der deutschen Statthalterschaft des Herzogthums Lauenburg unterm 18. Februar und seitens des lübeckischen Senats unterm 2. März 1850, so dass die langersehnte erste Schienenverbindung nun wirklich zu Stande kam und 1851 eröffnet werden konnte. Nachdem die Elbherzogthümer wieder gänzlich an Dänemark überlassen worden waren, wollte dieses die deutsche Concession nicht anerkennen, liess die Bahn aber wenigstens in Betrieb und ertheilte endlich unterm 7. April 1857 seinerseits nachträglich die Concession, zeigte sich jetzt auch endlich dem ursprünglichen Lübeck-Hamburger Project geneigt, zu diesem in dem Staatsvertrage vom 17. Juni desselben Jahres seine Einwilligung gebend, so dass diese Linie gleichfalls seitens der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft auf Grund der definitiven Concessionen vom 24. April 1860 resp. 29. November 1862 zur Ausführung gelangte und im Jahre 1865, also nach Besitzergreifung der Elbherzogthümer seitens Preussens und Oesterreichs eröffnet wurde.

In Betreff des Anschlusses an das mecklenburgische Bahnnetz wurde nun unter veränderten Verhältnissen Lübeck aufgesucht und zur Erreichung eines solchen zwischen den drei betheiligten Staaten Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz und Lübeck unterm 24. Oktober 1864 ein Vertrag über Erbauung einer Bahn von Lübeck nach Kleinen durch eine Actiengesellschaft abgeschlossen; dieselbe gelangte schliesslich aber nicht durch die erwähnte Gesellschaft, sondern nach deren Concurserklärung auf landesherrliche Kosten des Grossherzogs von Mecklenburg-Schwerin zur Ausführung und wurde 1870 dem Verkehr übergeben. Hierdurch erreichte Lübeck eine directe Schienenverbindung mit Stettin. Der Anschluss an das schleswig-holsteinische Bahnnetz und speciell die directe Verbindung mit Kiel kam auf Grund des Staatsvertrages mit Oldenburg vom 7. April 1870 durch die im Juli desselben Jahres concessionirte, seitens der gleichnamigen Gesellschaft erbaute und 1873 eröffnete Linie Eutin-Lübeck zu Stande. Endlich wurde auch noch das einstige Project Lübeck-Travemünde durch die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft verwirklicht und diese Linie 1882 in Betrieb genommen.

Hatte hiernach das Land zunächst mit unsäglichen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt, ehe es auch nur eine Eisenbahnverbindung erreichte, so nimmt es jetzt nach der relativen Dichtigkeit des Bahnnetzes unter den deutschen Staaten die zweite Stelle ein; es wird nur durch Bremen mit 17,57 km pro 100 qkm übertroffen.

Allerdings hat der Senat nicht wie die damaligen anderen drei freien Städte Bremen, Frankfurt a/M. und Hamburg einzelne Strecken auf Staatskosten ausgeführt, dagegen hat er die betreffenden Eisenbahngesellschaften nicht allein durch unentgeltliche Ueberweisung des verwendbaren fiscalischen Terrains und in finanzieller Beziehung erheblich unterstützt, sondern durch sein Eingreifen das Zustandekommen derselben erst ermöglicht. So übernahm er bei der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft fast das ganze Actiencapital und zwar 16 886 400 Mk. von 18 474 000 Mk. und weiterhin für die spätere Anleihe die Garantie auf volle Verzinsung und Amortisation auf die Dauer von 63 Jahren. Bei der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft übernahm er zusammen mit der Regierung des oldenburgischen Fürstenthums Lübeck eine gewisse Garantie auf Verzinsung und Amortisation der bereits bei Gründung des Unternehmens als ein Theil des Grundcapitals ausgegebenen Pr.-Obligationen. Bei dieser Bahn ist die Garantie alljährlich mit hohen Beträgen, die für Lübeck-Büchen dagegen nie in Anspruch genommen worden. Die Staatsactien dieser letzteren sind 1883 durch Veräusserung in den freien Verkehr gekommen.

Eine besondere Behörde ist für die Eisenbahnangelegenheiten in Lübeck nicht errichtet, dieselben sind vielmehr dem Senat unmittelbar unterstellt.

Die auf lübeckischem Staatsgebiet gelegenen Strecken hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 46,90 km. Hiervon entfallen, nachdem die Linie Lübeck-Kleinen 1873 aus landesherrlichem Besitz in den der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft übergegangen, auf die

Lübeck-Büchener Eisenbahn	34,94 km
Eutin-Lübecker Eisenbahn	5,08 „
Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn	6,88 „
Summa	46,90 km

Die Eisenbahnangelegenheiten des Amtes Bergedorf, wobei die einstige Hamburg-Bergedorfer und Berlin-Hamburger Bahn zur Sprache kommt, haben wir, da dieses 1867 aus dem Besitze Lübecks ausgeschieden, hier nicht, sondern nur in dem Artikel „Hamburg“ behandelt.

Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin.

Geographie. 13 304 qkm mit 579 000 Einwohnern. 895,59 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 6,73 km.

Das Land besteht aus einem in sich abgerundeten Ganzen und drei nahe des Haupttheils und zwar einer im Haupttheil des Grossherzogthums Mecklenburg-Strelitz und zwei in der preussischen Provinz Brandenburg gelegenen kleinen Exclaven. Natürliche Grenzen bilden im Norden die Ostsee, im Nordosten die Recknitz und die zur Peene fliessende Trebel, im Osten der Kummerowsee, im Südwesten zweimal auf kurze Strecken die Elbe und im äussersten Nordwesten die Stepenitz. Der politischen Eintheilung nach wird es begrenzt im Osten von der preussischen Provinz Pommern und dem Haupttheil des Grossherzogthums Mecklenburg-Strelitz, im Süden von der preussischen Provinz Brandenburg, im Südwesten von der preussischen Provinz Hannover, im Westen von der preussischen Provinz Schleswig-Holstein, dem westlichen Theil des Grossherzogthums Mecklenburg-Strelitz (Fürstenthum Ratzeburg) und dem Gebiet der freien Stadt Lübeck.

Bezüglich der orographischen Verhältnisse gehört das Grossherzogthum dem norddeutschen Tieflande an, welches hier indess von der zum Baltischen Landrücken gehörenden „mecklenburgischen Seenplatte“ in der Richtung von Osten nach Westen durchzogen wird.

Hydrographisch gehören ausser den bereits genannten Grenzflüssen der Küstenfluss Warnow mit Nebel und die Elde, ein Nebenfluss der Elbe, sowie zahlreiche Seen hierher, von welchen besonders der Kummerow-, Malchiner-, Müritz-, Kölpin-, Fleesen-, Planer-, Krakower- und Schweriner-See zu nennen ist.

Den Hauptnahrungszweig der Einwohner bilden Ackerbau und Viehzucht, und beides, besonders aber die letztere, ist hoch entwickelt. An Mineralien werden Braunkohlen, allerdings nur in beschränktem Masse bei Malliss, Kalisalze in dem neu erschlossenen Salzwerk bei Jessenitz (beide Orte südwestlich von Ludwigslust) und Kochsalz bei Sülze an der Nordostgrenze gewonnen. Das Kleingewerbe ist zahlreich vertreten; die Grossindustrie, zwar erst in der Entwickelung begriffen, geht Dank staatsseitiger Förderung und der in neuester Zeit ganz bedeutenden Eisenbahnbauthätigkeit gedeihlicher Zukunft entgegen. Der Handel, gestützt auf die Seestädte Rostock und Wismar, ist ganz bedeutend. Zur Ausfuhr gelangen Vieh und Ackerbauproducte; eingeführt werden Kohlen, Holz, Metalle, Colonialwaaren und Wein. Für den Binnenhandel ist die Stadt Güstrow der wichtigste Platz, und sind hierbei wiederum dessen bedeutende Wollmärkte hervorzuheben.

Hauptstadt des Landes, erste Residenz und Sitz der Landesbehörden ist Schwerin.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Das Eisenbahnwesen ist in keinem anderen deutschen Staat historisch so vielen Wandlungen unterworfen gewesen als im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin. Gleich Eingangs wollen wir aber erwähnen, dass, wenn von den Regenten mancher Staaten behauptet wird, wie sie in Befürchtung der Förderung revolutionärer Umtriebe durch die Eisenbahnen der Einführung solcher sich abgeneigt gezeigt hätten, gerade die Landesherren von Mecklenburg-Schwerin, obgleich das Grossherzogthum unter den deutschen Staaten trotz seiner ständischen Verfassung immer als ein absoluter Staat ersten Ranges erachtet wurde, in allen Stadien, welche das Eisenbahnwesen in ihren Landen durchgemacht, dasselbe in ganz hervorragender Weise zu fördern bemüht gewesen sind, während hier gerade die Stände eher hindernd gewirkt haben. Obgleich das Land seinen inneren Verhältnissen nach in erster Linie auf Landwirthschaft und Viehzucht angewiesen ist und durch seine Seestädte Rostock und Wismar gegen die meisten anderen deutschen Staaten in commerzieller Beziehung bedeutend im Vortheil war, hier füglich also die Entwickelung der Eisenbahnfrage länger als anderswo hätte

abgewartet werden können, so wandte man derselben doch schon frühzeitig besondere Aufmerksamkeit zu, denn bereits 1836 trat die grossherzogliche Regierung mit der königlichen hannöverschen wegen Erbauung einer Eisenbahn von der Stadt Hannover nach Wismar in Verbindung, wobei der Bau der auf mecklenburgisches Gebiet entfallenden Theilstrecke Wismar-Boitzenburg a. Elbe seitens der Stadt Wismar unter Gewährung einer Landesbeihülfe hergestellt werden sollte. In Folge inzwischen veränderter Verhältnisse in Hannover zerschlug sich jedoch dieses erste mecklenburgische Eisenbahnproject, und die gedachte directe Linie Hannover-Wismar ist auch später nicht zur Ausführung gelangt. Als dann das Project der Berlin-Hamburger Bahn auftauchte, deren Trace der geographischen Lage nach in den südwestlichen Theil des Grossherzogthums fallen musste, stellte sich die grossherzogliche Regierung auch diesem Unternehmen von Anfang an wohlwollend zur Seite, und es bildet der unterm 8. November 1841 seitens der Regierung bezüglich dieser Bahn mit den anderen, der geographischen Lage nach, betheiligten Staaten abgeschlossene Staatsvertrag den Beginn der Eisenbahnära im Grossherzogthum. Diesem folgte noch vor endgültiger Ratifizirung bereits unterm 6. Januar 1842 der Erlass eines Expropriationsgesetzes für die Anlage von Eisenbahnen. Die Verwirklichung des Berlin-Hamburger Unternehmens drohte inzwischen zu scheitern, indem sich das Privatcapital in jenem Zeitraum dem Eisenbahnbau wenig geneigt zeigte, weil die überspannten Hoffnungen auf finanziellen Gewinn bei den bereits zu Stande gekommenen Bahnen Deutschlands sich nicht immer erfüllt hatten. Gerade jetzt war es aber die grossherzogliche Regierung, welche in Gemeinschaft mit dem Senat der freien Stadt Hamburg durch Uebernahme der anderweitig nicht unterzubringenden Actien im Betrage von je 4 500 000 Mk. mit nur bedingtem Dividendengenuss die Verwirklichung dieses Projectes überhaupt erst ermöglichte. In dieser Bahn, welche unterm 4. April 1845 endgültig concessionirt wurde, erhielt Ende 1846 das Land den ersten Schienenweg.

Sobald diese Linie durch das Eingreifen der grossherzoglichen Regierung gesichert war, wurde im ganzen Lande ein lebhaftes Interesse für die Erbauung von Eisenbahnen rege. In erster Linie bemühten sich die beiden Seestädte Wismar und Rostock um die Herstellung von Schienenverbindungen mit der Berlin-Hamburger Eisenbahn; gegenseitige Eifersüchteleien aber hemmten vorerst einen schnellen Fortgang der Angelegenheit. Bei dieser Sachlage trat Se. Königl. Hoheit der Grossherzog Höchstselbst im Interesse der Haupt- und Residenzstadt Schwerin, und um hiermit wenigstens den

Anfang der allseits als erforderlich erachteten Schienenverbindung der beiden Seestädte mit der Berlin-Hamburger Bahn zu erreichen, für den Bau einer Linie von Schwerin nach Hagenow an der projectirten Berlin-Hamburger Bahn, welche bereits in dem Staatsvertrage mit ins Auge gefasst war, auf landesherrliche Kosten ein und machte dadurch die noch vorhandene Opposition gegen die Eisenbahnen schweigen. Zur Aufklärung der, wie es uns scheint, selbst in den öffentlichen statistischen Berichten herrschenden Unsicherheit über die Eigenthumsverhältnisse der ersten mecklenburgischen Bahnen bis zum Jahre 1873 hin sei hier hervorgehoben, dass eine rechtliche Trennung zwischen Haus- und Staatsgut in Mecklenburg nicht besteht, vielmehr Beides unter den Begriff „landesherrliches Eigenthum" fällt. Wir verdanken diese wörtliche Erklärung dem grossherzoglichen Finanzministerium selbst, haben also auch hierbei aus sicherster Quelle geschöpft. Es ist jedoch ein zweifaches Budget zu unterscheiden; bezüglich des einen steht dem Landesherrn allein ohne Zuziehung der Stände die unbeschränkte Verfügung zu, während bei dem andern die Mitwirkung der Stände erforderlich ist.

Noch ehe aber an Ausführung der Schwerin-Hagenower Bahn gegangen wurde, änderten sich Anfang 1845 durch das Eingreifen Hamburger und Altonaer Handelshäuser, welchen vornehmlich an dem Zustandekommen von Eisenbahnverbindungen zwischen ihren und den mecklenburgischen Seestädten gelegen sein musste, die Verhältnisse der beiden oben erwähnten mecklenburgischen Bahnprojecte zum Guten. Wismar sowohl wie Rostock vereinigten sich nun mit den in Rede stehenden Handelshäusern wegen Bildung von Actiengesellschaften zur Herstellung der Linien Schwerin-Wismar und Schwerin-Rostock, und Dank dem Vorgehen der Stadt Güstrow gelangte als drittes Project auch noch die Einbeziehung dieses wichtigsten Platzes für den mecklenburgischen Binnenhandel in das Schienennetz zur Verwirklichung. In Folge dessen trat der Landesherr von der Absicht, seinerseits die Linie Hagenow-Schwerin zu bauen, zurück und überliess die Ausführung des ganzen so beabsichtigten Bahnnetzes der Privatindustrie. Zu diesem Zweck bildeten sich kurz hintereinander noch in demselben Jahre (1845) mit Concession vom 26. Februar, vom 8. März und vom 3. April drei verschiedene Actiengesellschaften, die Hagenow-Schwerin-Rostocker, die Schwerin-Wismarsche und die Güstrow-Bützower (Bützow liegt an der Rostocker Linie). Nachdem diese drei Gesellschaften die Bestätigung ihrer Statuten erhalten, die erforderlichen Actiencapitalien völlig gezeichnet, auch 40 % dieser bereits eingezahlt waren, und die Hagenow-

Schwerin-Rostocker Gesellschaft auf der Theilstrecke Hagenow-Schwerin am 1. Dezember 1845 mit den Erdarbeiten bereits begonnen hatte, beschlossen die Gesellschaften im gegenseitigen und allgemeinen Interesse ihre Verschmelzung zu nur einer, und diese erhielt bei Uebertragung der an die vorerwähnten drei Gesellschaften ertheilten Concessionen am 10. März 1846 die landesherrliche Bestätigung unter der Firma der „Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft“. Inzwischen war für die hier in Rede stehenden Linien unterm 29. Mai 1845 ein neues Expropriationsgesetz erlassen worden, und dieses hat mit den Zusätzen bezw. Erläuterungen vom 20. Dezember 1845 und vom 26. März 1856 auch bei allen späteren Eisenbahnbauten im Grossherzogthum Anwendung gefunden.

Noch zur Fertigstellung der vorerwähnten Linien der Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft machte sich die Aufnahme einer Anleihe im Betrage von 4 800 000 Mk. erforderlich, behufs deren Realisirung Se. Königliche Hoheit der Grossherzog sich mit den Einkünften aus seinen Domänen für Verzinsung und statutenmässige Amortisation selbstschuldnerisch verhaftete.

Nachdem in dieser Weise wiederum mit Hülfe des Landesherrn diese Linien in der Zeit von 1847 bis 1850 vollendet waren, trat im Eisenbahnbau des Grossherzogthums ein längerer Stillstand ein. Wohl wollte die Gesellschaft im Interesse des östlichen Theils des Landes und zur Erreichung einer Eisenbahnverbindung mit Stettin ihre Linien von Güstrow aus östlich auch durch das Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz bis an die preussische Grenze vortreiben unter der Voraussetzung des gleichzeitigen Baues der Anschlussbahn in Preussen, indess bewilligte der mecklenburgische Landtag die nachgesuchte Beihülfe bezw. Zinsgarantie zu Lasten des landesherrlich-ständischen Budgets nicht, und die Gesellschaft gab deshalb die Ausführung dieses Projectes auf. Jetzt war es wieder Se. Königliche Hoheit der Grossherzog Höchstselbst, welcher in Anerkennung der Wichtigkeit dieser neu geplanten Schienenverbindung in Uebereinstimmung mit Sr. Königlichen Hoheit dem Grossherzog von Mecklenburg-Strelitz dem Project zur Ausführung verhalf. Er liess bei Bewilligung einer Beihülfe seitens des Grossherzogthums Strelitz unter Aufnahme einer Anleihe auf seine Hausgüter im Jahre 1862 die in Rede stehende Strecke Höchstselbst ausführen, wobei wir auf die obige Erklärung des Begriffes „landesherrliches Eigenthum“ verweisen. Diese von Güstrow bis Neubrandenburg 1864 und von Neubrandenburg bis an die preussische Grenze am 1. Januar 1867 eröffnete Linie bildete die „Grossherzogliche Friedrich-Franz-Eisenbahn“. Zum Bau derselben war

unterm 8. Februar 1862 eine vom Finanzministerium ressortirende grossherzogliche Eisenbahnbaucommission eingesetzt und unterm 24. Oktober 1864 zur Verwaltung und Betriebsleitung der fertiggestellten Bahn eine grossherzogliche Direction mit Sitz in Malchin errichtet worden. Diese letztere unterstand theils dem Finanzministerium, theils dem Ministerium des Innern.

Zwecks Verbindung des mecklenburgischen Bahnnetzes auch nach Westen hin mit Lübeck hatte sich auf Grund landesherrlicher Concession von 1865 wiederum eine besondere Actiengesellschaft gebildet zum Bau einer Eisenbahn von dem durch Abzweigung der Wismarer von der Rostocker Linie entstandenen Knotenpunkt Kleinen nach Lübeck; dieselbe vermochte aber bei nur unzureichenden Mitteln den Bau nicht einmal zu beginnen, viel weniger aber noch durchzuführen. Um dieses für das Land und die bereits bestehenden Bahnen wichtige Project nicht untergehen zu lassen, liess deshalb abermals Se. Königliche Hoheit der Grossherzog auch diese Linie mittelst einer auf seine Hausgüter fundirten Anleihe vom Jahre 1868 herstellen.

So standen die östliche und die äusserste westliche Eisenbahnlinie der beiden Grossherzogthümer Mecklenburg im landesherrlichen Besitz des Grossherzogs von Mecklenburg-Schwerin, während die dazwischen liegenden und gerade wichtigeren Linien sich im Privatbesitz der Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft befanden. Um den daraus zum Nachtheil der Bahneigenthümer und des allgemeinen Interesses unausbleiblich erwachsenden Unzuträglichkeiten von vornherein vorzubeugen, wurde noch vor Eröffnung der Linie Lübeck-Kleinen auch das Netz der „Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft" im Jahre 1870 käuflich für den Landesherrn erworben und zwar gegen Umtausch der Actien in $3\frac{1}{2}$ % grossherzogliche Obligationen und Uebernahme der Prioritätsanleihe als Selbstschuldner. Jetzt waren also mit Ausnahme der Theilstrecke der Berlin-Hamburger Bahn die sämmtlichen in den beiden Grossherzogthümern Mecklenburg vorhandenen Eisenbahnen in landesherrlichem Besitz des Grossherzogs von Mecklenburg Schwerin vereinigt, und für diese wurde unterm 30. Juni 1870 bei gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen grossherzoglichen Direction in Malchin eine Eisenbahndirection mit Sitz in Schwerin eingesetzt, hierbei auch der Name „Grossherzogliche Friedrich-Franz-Eisenbahn" auf die sämmtlichen Linien ausgedehnt.

Bald jedoch machten finanzielle Rücksichten den Verkauf der Bahnen wieder erforderlich. Mittelst Vertrages vom 30. April 1873 wurden dieselben an ein Consortium von Bankinstituten ver-

äussert, welches seinerseits wiederum gemäss dieses Vertrages Eigenthum und Betrieb an die hierzu neu gebildete „Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft“ übertrug. Obgleich diese unter finanziell äusserst günstigen Bedingungen concurrenzlos in den Besitz der Bahnen gelangt war und so in der Lage und berufen schien, auch die zukünftig sich als nothwendig erweisenden Linien in beiden Grossherzogthümern ihrerseits zu bauen, um so mehr, als alle diese Linien Anlehnung an die bereits bestehenden Strecken nehmen mussten, sonnte sie sich für einige Jahre im Genuss hoher Dividenden und liess trotz der seitens der Regierungen beider Grossherzogthümer für den Bau von Lokalbahnen später allgemein zugebilligten Landesbeihülfen eine neue Eisenbahngesellschaft nach der anderen entstehen. Ihre eigene Bauthätigkeit beschränkte sie auf die dringendst erforderlichen Linien zur Abwehr der von ihr selbst heraufbeschworenen Concurrenz neuer Bahnen.

Nachdem 1878 seitens des Deutschen Reichs in der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) besondere Normen aufgestellt waren, durch welche sich Bau und Betrieb solcher Bahnen beträchtlich billiger gestalten liess, und da bei den volkswirthschaftlichen Verhältnissen des Landes gerade diese Gattung von Bahnen für das Grossherzogthum besonders geeignet erschien, erliess die Regierung zur möglichsten Förderung des Bahnbaues bereits unterm 3. März 1879 „Normativbestimmungen für die Bewilligung von Unterstützungen aus Landesmitteln zum Bau von Neben- und Secundärbahnen“. Dieselben bestimmten, dass solche Landesbeihülfen nur für Bahnen untergeordneter Bedeutung und von vorwiegend lokalem Interesse bewilligt werden, einen directen Anspruch auf diese aber die Unternehmer nicht haben sollten. Zur Bemessung dieser Landesbeihülfen wurde als Maximalbetrag für Bahnen mit normaler Spurweite die Summe von 20 000 Mk. pro Kilometer, für Schmalspurbahnen dagegen 15 000 Mk. festgesetzt. Diese Landeshülfen sollten à fonds perdu und zwar zu Lasten des landesherrlich-ständischen Budgets, also nur unter Zustimmung der Stände gewährt werden, aber erst nach erfolgter Betriebseröffnung zur Auszahlung gelangen. Auch war in diese Bestimmungen noch besonders die Bedingung aufgenommen, dass bei Concessionirung derartig unterstützter Bahnen die Regierung sich das Recht des späteren Ankaufs derselben vorbehalte, ferner dass solche Bahnen der Aufsicht des Ministeriums des Innern unterstehen und Tarife und Fahrpläne der Genehmigung desselben unterliegen sollten. Wie wir weiter unten sehen werden,

waren über eventuellen Ankauf der Bahnen seitens des Staats und bezüglich des Aufsichtsrechts desselben auch schon in den Concessionsbedingungen der älteren Bahnen ausnahmslos die gleichen Bedingungen aufgenommen. Durch Gesetz vom 8. Januar 1883 wurden diese Normativbestimmungen dahin geändert, dass die Landeshülfen nicht mehr direct à fonds perdu gewährt werden, vielmehr über event. Zurückzahlung und Verzinsung in jedem einzelnen Falle besonders bestimmt werden sollte. Auch wurden durch dieses Gesetz die oben angegebenen Einheitssätze von 20 000 resp. 15 000 Mk. nur für die Bahnen unter und bis zu 25 km Länge beibehalten, für jeden überschiessenden Kilometer aber auf 10 000 resp. 7500 Mk. herabgemindert.

Dank den vorerwähnten erleichternden Bestimmungen für Bau und Betrieb und Dank der finanziellen Unterstützung seitens der Regierung entstanden nun im Grossherzogthum in rascher Aufeinanderfolge zahlreiche neue selbstständige Eisenbahnunternehmungen, und zwar:

die Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn mit Concession von 1880
die Güstrow-Plauer „ „ „ „ 1882
die Wismar-Rostocker „ „ „ „ 1883
die Mecklenburgische Südbahn (Parchim-Neubrandenburg) mit Concession von 1883
die Gnoien-Teterower Eisenbahn mit Concession von . . . 1884
und die Wismar-Karower „ „ „ „ . . . 1886

Alle diese Bahnen sind normalspurige Secundärbahnen.

An Vollbahnen entstand in dieser Zeit nur eine und zwar die Linie Neustrelitz-Warnemünde im Eigenthum des Deutsch-Nordischen Lloyd mit Concession von 1883, andererseits aber auch eine Schmalspurbahn, Doberan-Heiligendamm, mit Concession von 1886 im persönlichem Besitz des Eisenbahnunternehmers Fr. Lenz in Stettin. So hat sich in der nur kurzen Spanne Zeit von 9 Jahren die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes im Grossherzogthum erheblich mehr als verdoppelt; leider hat sich hierbei aber auch mehr als in irgend einem andern deutschen Staat das System der Pachtbahnen daselbst eingenistet. Mangel an Vertrauen des Privatcapitals zu Lokalbahnunternehmungen, thöricht grosse Furcht vor den bei solchen ja freilich nicht leichten Entwickelungsjahren trieb die neuen Gesellschaften mit Ausnahme des Deutsch-Nordischen Lloyd durchweg in die Hände von Eisenbahnunternehmern, welche allerdings durch Betheiligung am Anlagecapital das Entstehen dieser Unternehmungen erleichterten und durch theilweise Zinsgarantien das Privatcapital ermuthigten,

andererseits aber bei gleichzeitiger pachtweiser Uebernahme des Betriebes ihre Hand in zum Theil recht wuchtiger Weise auf diese Unternehmungen auch für später legten, wodurch ihre Verdienste um das Zustandekommen dieser Bahnen mehr als ausgeglichen werden. Selbst der volkswirthschaftliche Nutzen dieser Bahnen für das Land wird hierdurch geschmälert, erheblich mehr aber noch der finanzielle Erfolg für die Actionäre. Wir bieten in dem vierten Abschnitt dieses Buches bei Abhandlung der einzelnen Bahnen unsern Lesern Gelegenheit, solche Betriebsverträge eingehend kennen zu lernen, und gestatten uns, die Vertreter bereits bestehender, sowie der Zukunft vorbehaltener Lokalbahnen hierauf besonders hinzuweisen, da ein Vergleich zwischen den verschiedenen Betriebsverträgen leicht erkennen lässt, welche Gattung derselben die Bahneigenthümer von vornherein über die Gebühr benachtheiligt. Bahneigenthümer und Schriftsteller können bei Abschluss ihrer Betriebs- bezw. Verlagsverträge nie vorsichtig genug sein.

Dass zur Begründung von rund 480 km neuer Eisenbahnen acht verschiedene neue Gesellschaften resp. Bahneigenthümer erstanden, dass das leidige Pachtsystem derartige Ausdehnung gewinnen konnte, hätte, wie wir bereits oben erwähnt haben, durch sach- und zeitgemässes Eingreifen der Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft verhindert werden können und müssen; freilich hätte diese sich selbst nicht bloss als Erwerbsanstalt ihrer Actionäre betrachten, sondern den höheren Beruf der grossen Eisenbahngesellschaften im Auge haben müssen, nicht nur dem Säckel ihrer Actionäre, sondern dem volkswirthschaftlichen Interesse des Landes zu dienen. Was sie in dieser Weise verschuldet, ist nun freilich ihrerseits nie wieder einzubringen, sie hat durch den Rückgang ihrer Dividenden in den letzten Jahren an sich selbst die Folgen ihrer falschen Wirthschaftspolitik erfahren. Was sie gewissermassen auch dem ganzen Lande gegenüber verschuldet, versucht aber die landesherrliche Regierung in jüngster Zeit wieder auszugleichen. Vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus und aus dem Gesichtspunkt heraus, dass das den gesammten Verkehr beherrschende Communicationsmittel der Gegenwart und der absehbaren Zukunft, die Eisenbahnen, man darf wohl sagen naturgemäss in die Hand der Staatsregierung unmittelbar gehört, hat dieselbe jüngst beschlossen, möglichst die sämmtlichen Bahnen des Grossherzogthums mit Ausnahme der in demselben gelegenen preussischen Staatsbahnstrecken käuflich für sich zu erwerben, und demgemäss an alle diese ausnahmslos Anerbietungen behufs Ueber-



lassung des Eigenthums und Betriebes derselben an den Staat gemacht. Die Offerten lauten bei den Gesellschaftsbahnen auf Capital-Abfindung oder Austausch der Actien gegen neu zu creirende $3^1/_2$-procentige mecklenburgische Consols, je nach Wunsch der Actionäre, bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen und Schulden, bezüglich der Bahn Doberan-Heiligendamm auf Zahlung der festgestellten Selbstkosten des Eigenthümers in gleichfalls $3^1/_2$ procentige Consols. Die Angelegenheit liegt im Angenblick bei Neubearbeitung dieses Artikels in Folge dieser Verhältnisse (Oktober 1889) zur Berathung der gegenwärtigen Bahneigenthümer. Nach dieser haben die Friedrich-Franz-Eisenbahn, die Güstrow-Plauer, die Wismar-Rostocker, die Gnoien-Teterower Eisenbahn und Fr. Lenz in Stettin als Besitzer der Schmalspurbahn Doberan-Heiligendamm die regierungsseitige Offerte angenommen; bei Wismar-Karow haben die Verhandlungen dahin geführt, dass die Regierung in den Lenzschen Betriebspachtvertrag eintritt und hierbei die Actien des bisherigen Pächters kauft. Bei dem Deutsch-Nordischen Lloyd, der Parchim-Ludwigsluster und der Mecklenburgischen Südbahn haben die Verhandlungen zu keinem Resultat geführt, da die Forderungen dieser Gesellschaften resp. des bei den beiden letzteren in Frage kommenden Betriebspächters Bachstein-Berlin zu hoch, zum Theil masslos hoch waren. Uebrigens beleuchten diese Vorgänge am besten das „Für und Wider" der hier in Rede stehenden Betriebspachtverträge. Mit der Parchim-Ludwigsluster und der Mecklenburgischen Südbahn sind denn auch zur Zeit die Verhandlungen vollständig abgebrochen, mit der Lloydbahn dagegen dürften sie noch fortgesetzt werden; auch möchte bezüglich dieser die Möglichkeit nicht ausgeschlossen sein, dass hierbei event. der preussische Staat als Käufer auftritt, da sie in Anlehnung an die preussische Staaatsbahnstrecke Berlin-Neustrelitz einen Theil der dem internationalen Verkehr dienenden Linie Berlin-Kopenhagen bildet.

Die Verstaatlichungsangelegenheit gelangt, da der Kauf zu Lasten des landesherrlich-ständischen Budgets erfolgen soll, zunächst noch vor den Landtag des Grossherzogthums und wird den weitaus wichtigsten Gegenstand der diesjährigen Session (1889/90) ausmachen. Derselbe tritt im November zusammen. Wir werden deshalb das Endresultat, wenn auch nicht mehr in diesem Artikel, so doch im 4. Abschnitt dieses Buches bei den betreffenden Bahnunternehmungen selbst bringen können, wenngleich wir nicht zweifeln, dass unsere Leser sich schon vorher aus den Zeitungen über die Angelegenheit orientirt haben werden. Der eventuelle Uebergang der Bahnen in Besitz, Verwaltung und Betrieb des Staates würde

auf Anfang 1890 fallen, die Verwaltung für Rechnung des Staats aber soll bereits ab 1. Januar 1889 gelten.

Bei dieser Gelegenheit fassen wir nochmals zur Erläuterung der landesherrlichen resp. staatsseitigen Eigenthumsverhältnisse das bisher Gesagte dahin zusammen, dass bis zu 1873, also einschliesslich des Verkaufs der Grossherzoglichen Friedrich-Franz-Eisenbahn es sich stets um das rein landesherrliche Budget handelte, während bei dem gegenwärtig (1889) beabsichtigten Ankauf das landesherrlich-ständische Budget in Frage kommt.

Nach Vorstehendem markiren sich in der Geschichte des Eisenbahnwesens im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin vier Perioden. Die erste reicht bis zum Jahre 1862 mit ausschliesslichem Privatbahnsystem, die zweite bis 1870 theils Staats-, theils Privatbahnen, die dritte bis 1873, abgesehen von der Theilstrecke der Berlin-Hamburger Bahn, Staatsbahnprincip, die vierte von da ab bis zur Gegenwart ausschliessliches Privatbahnystem und Einführung von Secundärbahnen. Kommt, wie zu hoffen, die Verstaatlichung zur Durchführung, so würde hiermit eine neue, die fünfte Periode einsetzen. Wir sagen, „wie zu hoffen“, leider kann die Zustimmung der Stände nicht mit Gewissheit erwartet werden in Folge innerer politischer Verhältnisse, welche, da noch nicht geklärt, ausserhalb des Rahmens unserer Arbeit liegen.

Wenden wir uns nun den besonderen Verhältnissen des Staats zu den Eisenbahnen resp. umgekehrt zu, so ist zunächst zu erwähnen, dass ein einheitliches, allgemein gültiges Gesetz über Zulassung und Concessionirung von Eisenbahnen nicht gegeben worden ist, vielmehr alle einschlägigen Punkte, besonders das Aufsichtsrecht des Staates, die Verpflichtungen der Bahnen gegenüber der Postverwaltung in der Zeit bis zum Erlass des Reichs-Postgesetzes 1875, das Ankaufsrecht des Landesherrn resp. der Regierung, die Rechte und Pflichten der Bahneigenthümer bezüglich Concurrenz- und Anschlussbahnen von Fall zu Fall durch die einzelnen Concessionen geregelt wurden. Bei diesen Concessionen sind drei Gruppen zu unterscheiden: Die für die Berlin-Hamburger Bahn und für Lübeck-Kleinen gründen sich auf die bezüglich dieser Linien mit den andern betheiligten Regierungen abgeschlossenen Staatsverträge. Die rein mecklenburgischen vor Gründung des Norddeutschen Bundes, also nur die Concessionen der Hagenow-Schwerin-Rostocker, der Schwerin-Wismarer und der Güstrow-Bützower Eisenbahnen umfassend, aus welchen die „Mecklenburgische Eisenbahn“ hervorging, regeln das Aufsichtsrecht des Staats dahin, dass die Erhöhung des Actiencapitals und die Aufnahme von Anleihen,

die Entäusserung von Grundeigenthum sowie die Festsetzung der Tarife und Fahrpläne der Genehmigung der Regierung unterliegen. Die Concessionsdauer war unbeschränkt; den Gesellschaften wurde die Ersatzpflicht auferlegt für allen Schaden an Personen und Gütern, soweit sie nicht eigene Schuld des Beschädigten oder äussern unabwendbaren Zufall nachweisen konnten; für Beschädigungen in Folge kriegerischer Ereignisse seitens des Feindes oder im Interesse der Landesvertheidigung hatten sie keinen Anspruch auf Ersatz; der Postverwaltung gegenüber waren sie zum unentgeltlichen Transport von Briefen, Geldern und Päckereien bis 4 Pfund herauf verpflichtet, während alle andern ihr von der Postverwaltung überwiesenen Gegenstände nach den niedrigsten Tarifsätzen bezahlt wurden. Als Maximaldividende waren 10 % festgesetzt; der Mehrbetrag sollte zur Amortisation des Actiencapitals durch Ankauf der Actien, zur Verbesserung der Bahnanlagen und zur Ermässigung der Tarife verwendet werden. Endlich behielt sich der Staat das Recht vor, nach 30 Jahren ab Eröffnung des Betriebes die Bahnen gegen den 25fachen Betrag der Durchschnittsdividende der letzten 5 Jahre käuflich für sich zu erwerben. Die späteren Concessionen, von derjenigen der Parchim-Ludwigsluster Bahn an, fallen unter die Wirksamkeit der Verfassung des Deutschen Reichs und der Reichsgesetze. Auch bei diesen ist die Concessionsdauer unbeschränkt, bis auf die der Doberan-Heiligendammer Schmalspurbahn, bei welcher sie sich zunächst auf 15 Jahre erstreckt. Aufsichts- und Rückkaufsrecht des Staats ist das gleiche wie bei den vorerwähnten Concessionen; dagegen ist bei den Secundärbahnen die Bestimmung aufgenommen, dass die Eigenthümer ihre Linien auf Anforderung des Staats zu Vollbahnen umbauen und als solche betreiben, gegebenen Falls aber zu diesem Zweck Eigenthum und Betrieb gegen Erstattung des Anlagecapitals oder auch nur den Betrieb gegen Gewährung einer event. von der Regierung zu bestimmenden Rente an andere Unternehmer abtreten müssen. Bei der zuletzt 1886 concessionirten Wismar-Karower Bahn ist in die Concession wiederum neu die Bestimmung aufgenommen, dass die Gesellschaft auch ohne Umbau ihrer Linien zur Vollbahn verpflichtet sein soll, auf Anfordern der Regierung den Betrieb an die Verwaltung einer anschliessenden Bahn zu überlassen; hierbei soll die der Eigenthümerin zu zahlende Entschädigung der durchschnittlichen Reineinnahme der letzten 5 Jahre entsprechen, event. bei Neuberechnung nach diesem Zeitraum. Zur Ausübung des Aufsichtsrechts sind unter dem Ministerium des Innern zwei besondere grossherzogliche Commissare ernannt, der

eine für die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn und der andere für die sämmtlichen übrigen Bahnen des Landes. Es sind dies besondere Vertrauensmänner der Regierung, welchen zur Berathung noch Techniker beigegeben sind.

Die Steuerverhältnisse wurden zuerst ebenfalls durch die Concession geregelt. Die Berlin-Hamburger Bahn wurde mit Geltung von 1853 der preussischen Eisenbahnsteuer auf Grund der jährlichen Reineinnahmen unterworfen; eine ähnliche war in der Concession der Linie Lübeck-Kleinen in Aussicht genommen. Die drei Gesellschaften, aus welchen die „Mecklenburgische Eisenbahn-Gesellschaft" hervorging, wurden zunächst zu keiner besonderen Gewerbe- oder Eisenbahnsteuer herangezogen. Allgemein gültig wurde eine Eisenbahnsteuer erst mit Gesetz vom 22. Januar 1881 als Ergänzung zum Contributionsedict vom 18. Juni 1874 eingeführt, hierbei jedoch die Parchim - Ludwigsluster Bahn mit Rücksicht auf ihren Betriebspachtvertrag zunächst und zwar bis Ablauf desselben noch ausgenommen. Die Steuer basirt auf der gezahlten Jahresdividende, und zwar beträgt bei einer solchen unter 5% der Einheitssteuersatz 2% des Reinertrages und, mit Zwischenabstufungen, bei 8% und höherer Dividende 4% des Reinertrages. Nun wird in Mecklenburg für jede Finanzperiode die im Verhältniss zum Steuereinheitssatz zu erhebende Steuerquote besonders bestimmt und es sind, wenn in einem Jahre mehr als der Einheitssatz zur Erhebung gelangt, als Maximalsätze bei weniger als 5% Dividende $2^1/_2$% des Reinertrages und als äusserstes Maximum bei 16% Dividende $13^2/_3$% des Reinertrages als Eisenbahnsteuer zu entrichten. Indess ist die Regierung seit Erlass dieses Eisenbahnsteuergesetzes stets in der glücklichen Lage gewesen, nur eines Bruchtheiles des Steuereinheitssatzes zu bedürfen. In dem jüngsten Contributionsedict vom 8. Juni 1886 sind die Einheits- und die Maximalsätze der von den Eisenbahnen zu entrichtenden Steuern nicht geändert worden.

Die Grundsätze über die finanzielle Unterstützung der Bahnen seitens des landesherrlich-ständischen Budgets sind bereits vorstehend in den Normativbestimmungen mitgetheilt. Auf Grund derselben sind bis jetzt im Ganzen rund 7 779 000 Mk. gezahlt worden. Hiervon fällt die der Parchim-Ludwigsluster und ein Theil der der „Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn" gewährten Beihülfe mit zusammen 1 089 000 Mk. unter die Wirksamkeit der Normativbestimmungen von 1879 und diese sind demgemäss à fonds perdu gewährt; alle übrigen Landeshülfen, worunter sich auch eine solche für die Vollbahn Neustrelitz-Warnemünde befindet, unter-

liegen theils bedingter Verzinsung, theils bedingter Rückzahlung. Hierbei sei nachträglich noch erwähnt, dass die bei Gründung der Berlin-Hamburger Bahn landesherrlich übernommenen Actien statutengemäss bereits 1874 amortisirt waren. Ausser den baaren Landesbeihülfen haben die sämmtlichen Bahnen des Grossherzogthums das zu den Eisenbahnanlagen erforderliche Terrain der landesherrlichen Domänen fast ausnahmslos unentgeltlich überwiesen erhalten.

Die sämmtlichen innerhalb des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 895,59 km. Hiervon entfallen, nachdem die Berlin-Hamburger Bahn bekanntlich in das Eigenthum des preussischen Staates übergegangen, und einschliesslich der noch vor dem angegebenen Zeitpunkt eröffneten Theilstrecke der preussischen Staatsbahnlinie Stralsund-Rostock, von der preussisch-mecklenburgischen Grenze bis Ribnitz i. M., auf die

preussischen Staatsbahnen	96,75	km
die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn . . .	319,48	„
Lloydbahn Neustrelitz-Warnemünde	112,54	„
Gnoien-Teterower Eisenbahn	26,50	„
Güstrow-Plauer Eisenbahn	69,43	„
Mecklenburgische Südbahn	107,82	„
Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn	26,05	„
Wismar-Rostocker Eisenbahn	58,80	„
Wismar-Karower Eisenbahn	71,61	„
Doberan-Heiligendammer Schmalspurbahn	6,61	„
Total	895,59	km

Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz.

Geographie. 2930 qkm mit 99 000 Einwohnern. 182,32 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 6,22 km.

Das Grossherzogthum besteht aus zwei grösseren, durch das Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin voneinander getrennten Theilen und mehreren Exclaven. Den Haupttheil bildet das Herzogthum Mecklenburg-Strelitz. Derselbe liegt östlich des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin und wird der politischen Eintheilung nach ausser von diesem noch von den preussischen Provinzen Pommern und Brandenburg begrenzt. Zu demselben gehören auch zwei kleine innerhalb des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin

gelegene Exclaven. Die orographischen Verhältnisse dieses Theils sind dieselben wie bei dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin; er gehört dem hier von der mecklenburgischen Seenplatte gekrönten norddeutschen Tieflande an.

Von Flüssen ist nur die Havel zu nennen; dagegen giebt es hier verhältnissmässig noch mehr Seen als im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin; die bekanntesten sind: der Tollense-See, der Userinsee, der Wöblitzsee und als Quelle der Havel der Dambecker-See.

Der westliche Theil, das Fürstenthum Ratzeburg, liegt nordwestlich vom Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin und wird politisch ausser von diesem von der preussischen Provinz Schleswig-Holstein und dem Gebiet der freien Stadt Lübeck begrenzt. Zu demselben gehören noch drei innerhalb der Provinz Schleswig-Holstein und eine innerhalb des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin gelegene Exclaven. Dieser Theil, ebenfalls dem norddeutschen Tieflande angehörend, ist ganz flach. In hydrographischer Beziehung sind hier die Trave, die Stepenitz und der Ratzeburger See zu nennen; doch erscheinen dieselben nur als natürliche Grenzen.

Auch in diesem Staat bildet die gut entwickelte Landwirthschaft und Viehzucht den Hauptnahrungszweig der Einwohner; in den Städten ist auch die Gewerbethätigkeit von Bedeutung; Mineralien werden im Grossherzogthum nicht gewonnen.

Die Haupt- und Residenzstadt ist Neustrelitz, doch ist Neubrandenburg, Dank dem Umstande, dass es einen wichtigen Eisenbahnknotenpunkt bildet, Hauptstapel- und Handelsplatz für die Landesproducte, wobei besonders Pferde- und Wollmärkte zu verzeichnen sind.

Beiläufig sei erwähnt, dass die Stadt Ratzeburg, welche dem westlichen Haupttheil des Landes den Namen gegeben, zur preussischen Provinz Schleswig-Holstein, und nur der Dom nebst dem ihn umgebenden Stadttheil „Domhof“ zum Grossherzogthum gehört.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Wie wir eben gesehen haben, liegt das Grossherzogthum, aus zwei voneinander getrennten Theilen bestehend, zu beiden Seiten des Grossherzogthums Schwerin. Auch in volkswirthschaftlicher und innerer politischer Beziehung ist dasselbe mit dem letzteren eng verbunden. Zwischen beiden besteht ein landesherrlicher Hausvertrag, der Landtag beider tagt gemeinschaftlich, doch sei zur Vermeidung von

Irrthümern hervorgehoben, dass die Regierung des Grossherzogthums Mecklenburg-Strelitz trotzdem völlig selbstständig ist. Die oberste Landesbehörde ist die „grossherzogliche Landesregierung“, und dieser sind auch die Eisenbahnangelegenheiten unmittelbar unterstellt.

In Folge dieser geographisch, volkswirthschaftlich und politisch mit dem Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin eng verschmolzenen Verhältnissen ist auch die Entwickelung des Eisenbahnwesens von Strelitz mit dem von Schwerin eng verknüpft, und es handelt sich hierbei meist auch nur um Theilstrecken grösserer Eisenbahnlinien.

Das erste das Grossherzogthum berührende Eisenbahnproject erstand im Jahre 1843; es galt der Herstellung der Linie Berlin-Stralsund; hierzu war bereits zwischen Regierung und Ständen ein Expropriationsgesetz vereinbart worden, indess verfiel zunächst dieses Project, und die schliessliche Ausführung desselben ist von verschiedenen anderen, das Land betreffenden Eisenbahnunternehmungen überflügelt worden. Das erste dieser wiederum ist die Linie Güstrow - Neubrandenburg - Preussische Grenze. Schon 1857 hatte sich zur Förderung dieses Projectes ein Verein gebildet, und demselben war auch die Genehmigung zu den Vorarbeiten ertheilt worden. Die Ausführung der Bahn war ursprünglich der „Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft“ zugedacht, kam durch diese jedoch nicht zur Verwirklichung, erfolgte vielmehr, wie bereits in dem Artikel über das Eisenbahnwesen im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin mitgetheilt ist, schliesslich seitens Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Mecklenburg - Schwerin auf Höchsteigene landesherrliche Kosten. Zu dieser Bahn gab Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg - Strelitz, bezüglich die Landesregierung, das erforderliche Terrain kostenlos und ausserdem eine baare Beihülfe im Betrage von 750 000 Mk. theils aus landesherrlichen, theils aus „ständischen“ Mitteln. Dieselbe ist à fonds perdu gewährt, so dass weder Landesherr noch Regierung weiterhin finanziell bei dieser Bahn betheiligt war. Bezüglich dieser Linie wurde das Schwerinsche Expropriationsgesetz vom 29. Mai 1845 auch von der Strelitzer Regierung angenommen, und dasselbe hat gleichfalls auf alle späteren Eisenbahnunternehmungen Anwendung gefunden. Die Bahn wurde als erster Schienenweg des Grossherzogthums von Güstrow, resp. von der westlichen Landesgrenze bis Neubrandenburg am 15. November 1864, die Endstrecke aber am 1. Januar 1867 eröffnet. Hierdurch erhielt dieser östliche Theil des Landes eine Eisenbahnverbindung mit Stettin und indirect

mit Berlin. Das nächste zur Verwirklichung gediehene Unternehmen betrifft den getrennten westlichen Theil in der Linie Lübeck-Kleinen. Dieselbe kam, nachdem die hierzu gebildete Actiengesellschaft fallirt hatte, gleichfalls auf landesherrliche Kosten Sr. Königlichen Hoheit des Grossherzogs von Mecklenburg-Schwerin zur Ausführung und wurde 1870 eröffnet.

Das bereits zuerst erwähnte Project Berlin-Stralsund war 1866 zum zweiten und 1870 zum dritten Mal auf der Tagesordnung erschienen, wurde aber, nachdem auch die hierzu gebildete „Berliner Nordbahngesellschaft" während des Baues in Concurs gerathen war, erst 1877 als preussische Staatsbahn in der Linie Berlin - Neustrelitz - Neubrandenburg - Stralsund zu gutem Ende geführt.

Ausserdem liegen noch Theilstrecken der „Mecklenburgischen Südbahn" und der Linie Neustrelitz-Warnemünde des Deutsch-Nordischen Lloyd auf Strelitzer Gebiet. Beide Linien wurden im Jahre 1883 concessionirt.

Ihrer ganzen Ausdehnung nach gehören nur die 1884 concessionirte und noch in demselben Jahre eröffnete Neubrandenburg-Friedländer Bahn und die unterm 7. März 1889 concessionirte, gegenwärtig im Bau befindliche Neustrelitz - Wesenberg - Mirower Eisenbahn dem Grossherzogthum an. Die Linien Güstrow-Neubrandenburg-Preussische Grenze, Lübeck-Kleinen, Berlin-Stralsund und Neustrelitz-Warnemünde sind als Vollbahnen gebaut und werden auch als solche betrieben, die andern Linien sind resp. werden normalspurige Secundärbahnen. Die Neubrandenburg - Friedländer Eisenbahn steht in Pachtbetrieb, auch ist für die im Bau befindliche Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn solcher in Aussicht genommen.

Ein allgemeines Gesetz über Zulassung und Concessionirung von Eisenbahnen ist auch im Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz nicht erlassen worden. Die Concessionen für die vorerwähnten Theilstrecken grösserer Linien basiren durchweg auf den bezüglichen Staatsverträgen mit den anderen an denselben betheiligten Regierungen. In den Concessionen für die beiden letztgenannten, ausschliesslich in dem Grossherzogthum liegenden Bahnen hat sich die Regierung betreffs Vermehrung des Anlagecapitals und Aufnahme von Anleihen, der Veräusserung von Grundeigenthum, der Tarife und Fahrpläne die Genehmigung und bezüglich Baues und Betriebes wie in allen Staaten das Aufsichtsrecht ausbedungen. Zur Wahrnehmung desselben sind besondere grossherzogliche Commissare ernannt und diesen technische Beihülfen zugewiesen. Auch

kann die Regierung von den Secundärbahngesellschaften den Umbau ihrer Bahnen zu Vollbahnen und Einführung von Vollbetrieb seitens der Gesellschaften selbst oder aber Ueberlassung des Eigenthums gegen Erstattung des Anlagecapitals resp. auch nur des Betriebes gegen Gewährung einer event. von der Regierung zu bestimmenden Rente an einen anderen Unternehmer behufs Erreichung gedachten Zwecks verlangen; dagegen ist die Ueberlassung des Betriebes an eine Anschlussbahn ohne diesen speciellen Zweck nicht vorgesehen. In sämmtlichen Concessionen ist der Ankauf der innerhalb Strelitz gelegenen Strecken nach Ablauf von 30 Jahren gegen den 25fachen Betrag der durchschnittlichen Reineinnahme der letzten 5 Jahre oder gegen Erstattung des Anlagecapitals abzüglich des Minderwerthes, je nach Wahl der Regierung vorbehalten, doch dürfte die grossherzogliche Regierung von diesem Rechte wohl nie Gebrauch machen, resp. wenigstens nur durch Vermittelungskauf die Bahnen an die Schwerinsche Regierung überlassen.

Bezüglich Besteuerung der Eisenbahngesellschaften einerseits und Bewilligung von Unterstützungen aus Landesmitteln zum Bau von Neben- und Secundärbahnen andererseits sind im Grossherzogthum Mecklenburg-Strelitz dieselben Gesetze und Normativbestimmungen gültig wie im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin, und wir können hier von einer Wiederholung derselben Abstand nehmen. An Landesbeihülfen hat die Regierung ausser der bereits oben erwähnten, für die alte Bahn Güstrow-Neubrandenburg-Preussische Grenze, im Ganzen 1 033 684 Mk. theils mit bedingter Rückzahlung, theils in Form der Uebernahme von St.-Actien mit nur bedingtem Zinsen- resp. Dividendengenuss gewährt.

Die innerhalb des Grossherzogthums gelegenen Eisenbahnstrecken hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 182,32 km.

Hiervon entfallen auf die

preussischen Staatsbahnen		72,94 km
Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn		25,63 „
Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn		62,01 „
Lloydbahn Neustrelitz-Warnemünde		13,10 „
Mecklenburgische Südbahn		8,64 „
	Total	182,32 km

Nassau.

Der jetzt preussische Regierungsbezirk Wiesbaden wird zum grössten Theil von dem bis 1866 selbstständig gewesenen Herzogthum Nassau gebildet. Dasselbe bestand aus einem in sich abgerundeten Ganzen und zwei kleinen, östlich von diesem gelegenen Exclaven. Das Land ist durchweg gebirgig und deshalb

der Ackerbau mit Ausnahme in den Flussthälern beschränkt; dagegen ist der Bergbau gut entwickelt, er liefert Eisen, Zink, Kupfer, Blei, Silber und Braunkohlen; mit diesem in Verbindung stehen zahlreiche Hammer- und Hüttenwerke; bei Caub a. Rh. wird Dachschiefer gewonnen. Vor Allem aber ist das Land in seinem Weinbau, besonders im Rheingau an der südlichen Abdachung des Taunusgebirges, und in seinen Mineralquellen gesegnet, deren es über 120 giebt; von denselben haben Soden und Niederselters weit verbreiteten, Ems und Wiesbaden aber Weltruf.

Die wichtigsten Städte des Landes, mit Ausnahme allerdings der früheren Haupt- und Residenzstadt Wiesbaden, liegen am Rhein, der im Süden und Westen auf grosse Strecken die Grenze des Herzogthums bildete, resp. an der Lahn, welche das ganze Land in der Richtung von Osten nach Westen durchfliesst und, gleichfalls schiffbar, vor Einführung der Eisenbahnen den Abfuhrweg für die zahlreichen Bergwerksproducte bildete. Diese Verhältnisse, sowie der gebirgige Charakter des Landes, welcher dem Eisenbahnbau nach der damaligen Entwickelung der Technik gewaltige Hindernisse entgegenstellte und mindestens ein überaus hohes Anlagecapital bedingte, erklären es, dass in dem so reich gesegneten Lande das Eisenbahnwesen sich doch nur langsam entwickelte. Auch giebt uns die Geschichte desselben gerade hier ein Bild der ersten Begeisterung und der bald darauf folgenden Zaghaftigkeit des Privatcapitals für die Eisenbahnen.

Ursprünglich überliess die herzogliche Regierung die Ausführung der Eisenbahnen gänzlich der Privatindustrie und bemächtigte sich selbst erst jener durch besondere Verhältnisse gezwungen in späterer Zeit.

Das erste Project datirt aus dem Jahre 1836; es galt der Verbindung von Frankfurt a. M. und Wiesbaden untereinander. Das Privatcapital wandte sich diesem Project mit solcher Begeisterung zu, dass am ersten Tage der Actienzeichnung anstatt der erforderlichen 3000000 Gulden Zeichnungen auf 33500000 Gulden eingingen. Die Bahn wurde mit Concession von 1838 als „Taunusbahn“ in den Jahren 1839/40 fertiggestellt. Als zweite folgte mit Concession von 1846 und Eröffnung von 1847 die von der Taunusbahn abzweigende, aber durch eine besondere Gesellschaft hergestellte „Höchst-Sodener Eisenbahn“. Diese beiden Linien galten nur den lokalen Interessen von Wiesbaden und Soden. Inzwischen waren jedoch auch schon verschiedene Projecte aufgetaucht, welche grösseren Interessen zu dienen bestimmt waren, so das Project zu einer Bahn Wiesbaden-Deutz über Limburg, welche also das ganze Land in der Richtung von Süden nach Norden durchziehen sollte, ferner von Wiesbaden nach Deutz dem Lauf des Rheins folgend, dann von Giessen über Wetzlar durch das Lahnthal nach Coblenz und in Anlehnung hieran das Project Wiesbaden-Diez; indess war, wie bereits gesagt, in der Theilnahme des Privatcapitals für die Eisenbahnen ein derartiger Rückschlag eingetreten, dass zunächst keines dieser Projecte zur Verwirklichung kam, und die Regierung scheute bei den erforderlichen hohen Anlagekosten, die Ausführung ihrerseits zu übernehmen. Erst im Jahre 1853 bildete sich eine Gesellschaft zur Herstellung der „Nassauischen Rhein-Eisenbahn“ von Wiesbaden ausgehend, später dem Lauf des Rheins folgend, über Rüdesheim nach Lahnstein an der Mündung der Lahn, und 1855 wurde in Anlehnung an diese die Lahnbahn von Lahnstein bis Wetzlar concessionirt. In Anbetracht der Zaghaftigkeit des Privatcapitals übernahm die herzogliche Regierung eine Zinsgarantie von $2\frac{2}{5}$% für das gesammte Anlagecapital dieser beiden Linien auf die Dauer von 50 Jahren. Die Gesellschaft sah sich aber nach Eröffnung von

Theilstrecken nicht in der Lage, das geplante Unternehmen durchzuführen, und nun übernahm die Regierung laut Gesetz vom 3. November 1858 den Ausbau der concessionirten Linien auf Staatskosten; die bereits fertig gestellten Theilstrecken erwarb sie käuflich. Die ganze Bahn von Wiesbaden nach Lahnstein und von dort nach Wetzlar wurde 1863 vollendet.

Der nördliche Theil des Landes erhielt in der von der ehemaligen Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gebauten und 1862 vollendeten Linie Deutz-Giessen den ersten und bis 1866 einzigen Schienenweg, indess berührte dieser das herzogliche Gebiet nur auf kurze Strecke.

Endlich fiel noch die Endstrecke der seitens der ehemaligen „Rheinischen Eisenbahngesellschaft" mit Eröffnung in 1864 erbauten Linie Coblenz - Oberlahnstein auf nassauisches Gebiet und brachte den nassauischen Linien directen Anschluss an die rheinischen Bahnen. Der Grunderwerb für die Eisenbahnen erfolgte im Herzogthum nach dem alten Expropriationsgesetz von 1812. — Der weitere Ausbau des nassauischen Bahnnetzes nach 1866 gehört nicht mehr in diese Besprechung, hat vielmehr sachgemäss unter „Preussen" Aufnahme gefunden

---

Grossherzogthum Oldenburg.

Geographie. 6423 qkm mit 345 000 Einwohnern. 406,05 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 6,32 km.

Das Grossherzogthum besteht aus drei räumlich voneinander getrennten Theilen, dem Herzogthum Oldenburg als dem Haupttheil, dem Fürstenthum Lübeck und dem Fürstenthum Birkenfeld.

Das Herzogthum Oldenburg liegt im Grossen und Ganzen innerhalb der preussischen Provinz Hannover; ausser von dieser wird es der politischen Eintheilung nach im Osten nur noch von dem Gebiet der freien und Hansestadt Bremen begrenzt. Als natürliche Grenzen erscheinen im Norden die Nordsee mit dem Jadebusen und im Osten zum grossen Theil die Weser. Es gehört gänzlich dem norddeutschen Tieflande an und wird ausser von der Weser noch von deren Nebenflüssen Hunte und Ochtum, den zur Ems fliessenden Haase und Soeste, sowie von verschiedenen Küstenflüssen bewässert, von welchen besonders die Jade zu erwähnen ist.

Das Fürstenthum Lübeck liegt im Südosten der preussischen Provinz Schleswig - Holstein und wird ausser von dieser noch vom Gebiet der freien und Hansestadt Lübeck im Süden begrenzt. Im Südosten reicht es bis an die Ostsee (Lübecker Bucht) heran. Durchflossen wird es von der Trave in ihrem oberen Lauf; auch sind hier mehrere kleinere Seen vorhanden, darunter besonders der Keller-, der Eutiner- und der Uklei-See. Orographisch gehört es ebenfalls zum norddeutschen Tieflande. Früher bestand das Fürstenthum aus zwei durch das holsteinische Amt Ahrensböck vonein-

ander getrennten Theilen. Nach der alleinigen Besitznahme der Elbherzogthümer seitens Preussens überliess aber Se. Majestät König Wilhelm I. 1867 das Amt an Se. Königl. Hoheit den Grossherzog von Oldenburg als Aequivalent für Entsagung der Erbfolgeansprüche Höchstdesselben auf das Herzogthum Holstein. Die endgültige Incorporirung dieses Gebietszuwachses in das oldenburgische Fürstenthum Lübeck erfolgte indess erst mit Gesetz vom 25. März 1870. Das Fürstenthum Birkenfeld endlich liegt im südlichen Theil der preussischen Rheinprovinz auf den östlichen Abhängen des Hunsrück und wird von der Nahe bewässert.

Auch den Bodenverhältnissen nach sind die drei Theile durchaus verschieden und daher getrennt zu behandeln. Das Herzogthum Oldenburg hat an der Seeküste und den Ufern der Flüsse vorzügliche Weiden, im Uebrigen aber auch grosse Flächen Oedland; die Waldungen sind nur gering. Das Fürstenthum Lübeck hat fruchtbares Acker-, Garten- und Wiesenland mit schönen Waldungen. Bei dem Fürstenthum Birkenfeld sind Holzungen vorherrschend, an den Ufern der Nahe giebt es gute Wiesen und Gartenland, im Uebrigen ist der Boden durch die Gebirgsformation für den Ackerbau beeinträchtigt. In den fruchtbaren Gegenden des Herzogthums Oldenburg (Marschen genannt) ist die Pferde- und besonders die Rindviehzucht bedeutend und bildet Gegenstand der Ausfuhr. In dem Fürstenthum Lübeck bildet der Ackerbau die Haupterwerbsquelle der Einwohner. In dem Fürstenthum Birkenfeld ist die in den beiden andern Theilen nur auf die Städte beschränkte Industrie bereits besser entwickelt, besteht im Allgemeinen aber immer erst noch in Hausindustrie, darunter sind am wichtigsten zahlreiche Schleifmühlen zur Verarbeitung des grösstentheils aus Brasilien eingeführten Achats. Auch liefert der nur in diesem Theile vorhandene Bergbau Eisen.

Die wichtigeren Handelsstädte des Gesammtstaates sind: Oldenburg, Brake, Varel, Jever, Eutin, Oberstein, Idar und Birkenfeld. Haupt- und Residenzstadt sowie Sitz der Landesbehörden ist Oldenburg.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Kein Staat Deutschlands hat bezüglich der Entwickelung des Eisenbahnwesens so sehr unter der Sonderpolitik und der Eifersüchtelei seiner Grenznachbarn zu leiden gehabt, als das Grossherzogthum Oldenburg betreffs seines Haupttheiles, des Herzogthums Oldenburg. Zwanzig Jahre vergingen hier seit Aufstellung der ersten Eisenbahnprojecte, bis auch nur eins zur Verwirklichung reifte. Wie wir bereits bei

der geographischen Abhandlung gesehen haben, bildet die Haupterwerbsquelle dieses Landestheils Landwirthschaft und Viehzucht, welche so wie so schon immer erst in letzter Linie den Impuls zu Eisenbahnbauten geben. Für die geringen gegenseitigen Handelsbeziehungen der Städte des Landes unter sich war durch ein gutes Netz von Chausseen und für die Hauptstadt Oldenburg und den Hafenplatz Brake überdies durch die schiffbare Weser und Hunte gesorgt, auf welchen schon damals Dampfschiffsverbindung sogar mit Personenbeförderung aufwärts bis Oldenburg eingerichtet war. Den Mittelpunkt für das Geschäftsleben des Herzogthums bildete Bremen, welchen Verhältnissen gleichfalls durch die Weserschifffahrt Rechnung getragen wurde. So kam es, dass gegenüber den grösseren und gleich grossen Staaten Deutschlands man überhaupt erst spät dem Eisenbahnwesen grössere Aufmerksamkeit zuwandte, und die ersten Bestrebungen in dieser Richtung gingen auch nicht von Oldenburg, sondern von dem Bremenser Kaufmannsstande aus, welcher Mitte der 40er Jahre eine Eisenbahnverbindung von Bremen westlich über die Stadt Oldenburg und weiter durch hannöversches Gebiet nach Holland erstrebte mit Abzweigungen südlich nach Osnabrück in Hannover und aus dieser Linie heraus wiederum westlich über Vechta in Oldenburg nach der hannöverschen Stadt Quakenbrück. Auf diese Weise hätte das Herzogthum zwei parallele Eisenbahnlinien in der Richtung von Osten nach Westen erhalten; indess scheiterte dieses Project an der ablehnenden Haltung der hannöverschen Regierung, welche, gegenüber ihrer grossen Regsamkeit im Eisenbahnbau in ihren östlichen Ländertheilen, die Provinz Ostfriesland und damit besonders auch den Nordseehafen Emden ganz auffällig benachtheiligte. Andererseits bemühte man sich gleichzeitig auch im Herzogthum selbst um eine Eisenbahnverbindung der aufstrebenden Fabrikstadt Varel, des Hafenplatzes Brake und der Hauptstadt Oldenburg untereinander und südlich mit Osnabrück in Hannover und weiter mit der preussischen Provinz Westfalen. Vor Allem aber fehlte Klarheit über das zu wählende Princip, ob Staats- oder Privatbahn-System. Gegen letzteres hatte man in massgebenden Kreisen starke Abneigung, staatsseitiger Bau aber war in grösserem Umfange zunächst deswegen nicht möglich, weil dem Grossherzogthum vorerst noch die breitere Grundlage zu Staatsanleihen fehlte, indem dasselbe bis 1849 ein durchaus absoluter Staat war und erst im März genannten Jahres eine Verfassung mit Volksvertretung erhielt. Alle Parteien fühlten wohl das unumgängliche Bedürfniss nach der Anlage von Eisenbahnen, aber Niemand hatte für das „Wie" eine befriedigende Lösung. Da schien 1853 die Angelegenheit plötzlich eine ganz neue

Wendung zu nehmen. Preussen wollte sich für seine junge Kriegsmarine einen grösseren Hafen schaffen, für welchen seine eigenen Küsten keinen geeigneten Platz boten. Für solchen wurde an der damals deutschen Küste in maritimer und politischer Beziehung der ausschliesslich zu Oldenburg gehörende Jadebusen am meisten passend erachtet, und bei den durchaus guten Beziehungen zwischen den beiden Staaten führten die betreffenden Verhandlungen zu den Verträgen vom 20. Juli und 1. Dezember 1853, inhaltlich welcher Preussen den Schutz von Oldenburgs Seehandel, Schifffahrt und Küste mittelst seiner Kriegsmarine übernahm und Oldenburg an dieses behufs Anlegung einer Flottenstation nebst Kriegshafen das zu den Befestigungen u.s.w. erforderliche Land zu beiden Seiten des Jadebusens gegen Zahlung von 1 500 000 Mk. abtrat und gleichzeitig an Preussen die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn von diesem Marineetablissement bei Heppens südlich über Varel und Oldenburg bis an die Köln-Mindener Bahn ertheilte, um welche Linie es Preussen wegen Verbindung des Kriegshafens mit der Festung Minden zu thun war. Hierbei hatte sich Oldenburg das Recht der Anlage von Zweigbahnen zu dieser Linie ausbedungen, seinerseits aber auf das sonst übliche Recht eines dereinstigen Ankaufes der projectirten preussischen Staatsbahn verzichtet. Hatte Preussen in den gedachten Verträgen sich auch nicht zur Ausführung dieser Bahn innerhalb einer bestimmten Frist verpflichtet, vielmehr nur die Absicht ausgedrückt, zu bauen, sobald seine Finanzen es gestatten würden, so klammerte sich doch Oldenburg zu sehr an die Hoffnung eines baldigen Bahnbaues. Preussen hatte aber mit Verhältnissen zu rechnen, welche bei Abschluss des Vertrages wohl kaum geahnt worden sein mochten, die ablehnende Haltung des Königreichs Hannover nämlich auch Preussen gegenüber betreffs Durchführung des südlichen Theils der Linie von Oldenburg an die Köln-Mindener Bahn, welche der geographischen Lage nach das hannöversche Gebiet durchschneiden musste. Diese Stellungnahme der Krone Hannover, welche dieselbe schon früher dem Grossherzogthum Oldenburg, nicht weniger jetzt Preussen und auch später fortgesetzt allen oldenburgischen Bahnprojecten gegenüber beobachtet hat, ging durch keine diplomatischen Verhandlungen zu beseitigen, sie wurde erst gebrochen durch den Tag von Langensalza, einen Ehrentag wohl für die hannöverschen Waffen, das Grab aber für die hannöversche Politik.

Hannover war auf beide Staaten verstimmt wegen Abschlusses des Kriegshafenvertrages und mochte ausserdem allerdings auch in der projectirten Linie Heppens-Oldenburg-Minden eine gefährliche

Concurrenz für seine eigenen bereits bestehenden und noch beabsichtigten Eisenbahnlinien sehen. Für Preussen aber wäre die nördliche Linie Heppens - Oldenburg allein ohne jede Fortsetzung nach Süden oder Osten völlig zweck- und werthlos gewesen, und die längere Vertagung auch dieses Theilprojectes ist hauptsächlich diesem Gesichtspunkt zuzuschreiben.

Als Oldenburgs Hoffnung auf eine baldige Ausführung der beabsichtigten Bahn seitens Preussens sich als vergeblich erwies, bahnte man wieder Verhandlungen mit Hannover an wegen des Baues einer Bahn von Oldenburg nach Osnabrück; wohl zeigte sich letzteres sogar der Ausführung einer Linie Osnabrück-Bremen mit Zweig nach Oldenburg und nach Brake geneigt, indess verlangte es die Herstellung derselben auf gemeinsame Staatskosten und Ueberlassung des Betriebes auf der ganzen Linie an Hannover. Inzwischen hatte sich in Oldenburg ein Umschwung zu Gunsten des Privatbahnsystems vollzogen gehabt, andererseits aber war es klar geworden, dass, soviel Projectemacher auch auftraten, sie doch alle des finanziellen Rückhaltes entbehrten und von der Regierung umfassende Zinsgarantien und mehr verlangten; man kam daher in den massgebenden Kreisen wieder zu der Ansicht zurück, dass der Eisenbahnbau am besten auf Staatskosten zu erfolgen habe; man wäre wohl auch, um endlich die langersehnten Schienenverbindungen zu erlangen, auf die drückende Bedingung bezüglich des ausschliesslich hannöverschen Betriebes eingegangen, indess brach jetzt Ende der 50er Jahre Hannover die betreffenden Verhandlungen wegen seiner anderen Eisenbahnunternehmungen ab. Da trat 1860 eine holländisch - englische Gesellschaft mit dem Project Amsterdam-Leer-Oldenburg-Bremen auf. Dieser standen endlich einmal die erforderlichen Geldmittel zur Verfügung, so dass das Project von Oldenburg mit Freuden begrüsst wurde, aber wiederum war es das bei dieser Linie geographisch mitbetheiligte Hannover, welches dasselbe scheitern machte. Dafür trat Hannover 1862 wieder selbst mit Vorschlägen für die Strecke Leer-Oldenburg-Bremen auf, verlangte diesmal aber nicht allein Bauausführung auf gemeinschaftliche Staatskosten und alleinigen Betrieb der ganzen Strecke, sondern auch das Einspruchsrecht gegen jede Querbahn zu dieser Linie, auf welch letztere Bedingung Oldenburg mit Rücksicht auf sein Verhältniss zu Preussen nicht eingehen konnte. Nachdem so auch dieses Project gefallen war, und da bei den inzwischen geführten Verhandlungen mit dem Senat der freien Stadt Bremen wegen Erbauung der Linie Oldenburg-Bremen auf gemeinsame Staatskosten dieser sich ablehnend gezeigt hatte, gewann man in Oldenburg die

Ueberzeugung, dass man, um wenigstens den Anfang zu einem Schienennetz zu erreichen, die Strecke nach Bremen auf eigene alleinige Staatskosten bauen und sich begnügen müsse, dann vielleicht noch die Linie Oldenburg-Heppens durch Preussen hergestellt zu sehen. In diesem Sinne wurden neue Verhandlungen mit Bremen angeknüpft, bei welchen es sich also hauptsächlich nur um die Bremenser Concession für das dortseitige Gebiet handelte. Hierdurch gewann aber die Angelegenheit auch für Preussen eine neue Wendung, indem durch die Bremer Linie der Anschluss der beabsichtigten preussischen Bahn Oldenburg-Heppens an das übrige Bahnnetz, wenn auch in anderer als zuerst beabsichtigter Weise, gesichert wurde. In Folge dessen und bei der erhöhten Thätigkeit, welche nach dem Regierungsantritt König Wilhelms I. und durch den Eintritt des jetzigen Fürst-Reichskanzlers Otto von Bismarck in die oberste Verwaltung in Preussen entwickelt wurde, kam die Frage der Kriegshafenbahn nunmehr äusserst schnell zur Erledigung, so dass der neue Vertrag zwischen Oldenburg und Preussen wegen dieser bereits am 16. Februar 1864, noch vor Beendigung der oldenburgischen Verhandlungen mit Bremen zum Abschluss kam. In diesem Vertrage übernahm Preussen die Verpflichtung, die Eisenbahn von seinem Marineetablissement bei Heppens (jetzt Wilhelmshaven) bis nach der Stadt Oldenburg in derselben Zeit auszuführen, innerhalb welcher die grossherzogliche Regierung die Linie Oldenburg-Bremen ihrerseits zur Ausführung brächte. Betreffs der südlichen Fortsetzung der Kriegshafenbahn bis an die oldenburg-hannöversche Grenze verpflichtete sich Preussen zur Zahlung eines Reugeldes von 3 000 000 Mk. an Oldenburg, falls es dieselbe nicht innerhalb 10 Jahren in Angriff nehme und innerhalb 12 Jahren vollende. Bis zur dereinstigen Fertigstellung dieses südlichen Theils sollte Verwaltung und Betrieb der Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn an die oldenburgische Regierung überlassen werden.

Die Verhandlungen mit Bremen kamen in dem Vertrage vom 8. März 1864 zum erwünschten Abschluss, inhaltlich dessen die grossherzogliche Regierung die Bahn von Oldenburg bis zum Weichbild der Stadt Bremen auf eigene Kosten, und Bremen die Reststrecke zum Anschluss an das bereits bestehende Schienennetz zu bauen hatte, die ganze Linie aber durch Oldenburg zu betreiben sein sollte. Ausserdem beabsichtigte die grossherzogliche Regierung noch die Erbauung einer Zweigbahn aus der Bremer Linie nach dem bereits mehrfach erwähnten Hafenplatz Brake.

Mit diesen Projecten trat sie noch in demselben Jahre vor den Landtag, und dieser ertheilte auch seine Zustimmung zu den be-

regten Verträgen, bewilligte die Mittel für die Linie Oldenburg-Bremen, lehnte aber die für die Braker Zweigbahn ab.

Die Eisenbahnangelegenheiten wurden dem Ministerium des Innern zugetheilt und hierbei mit Verfügung vom 15. September 1864 als besondere Behörde eine Eisenbahncommission errichtet. Die endgültige Organisation der Eisenbahnverwaltung erfolgte mit Gesetz vom 1. April 1867, auf Grund dessen laut Verfügung vom 31. Mai desselben Jahres an Stelle der bisherigen Eisenbahncommission eine Eisenbahndirection mit Sitz in Oldenburg trat.

Der Grunderwerb wurde zunächst nach der Wegeordnung für das Herzogthum Oldenburg vom Jahre 1861 bewirkt, indess erwiesen sich die Bestimmungen dieser für die Anlage von Eisenbahnen nicht ausreichend, und deshalb kam unterm 28. März 1867 ein besonderes Gesetz über die „Enteignungen zu Eisenbahnen" zur Einführung.

Die Bauarbeiten hatten am 7. Juni 1865 begonnen, und es wurde die Linie Oldenburg-Bremen als erster Schienenweg des Herzogthums am 15. Juli 1867 dem Betriebe übergeben. Die Eröffnung der seitens Preussens zur Ausführung gelangten Linie Oldenburg-Wilhelmshaven erfolgte am 3. September 1867; dieselbe wurde, wie schon oben gesagt, von Anbeginn der oldenburgischen Staatseisenbahnverwaltung in Betrieb gegeben. Für beide Linien war unterm 1. Juli eine „Bahnpolizeiordnung", und unterm 4. Juli 1867 ein „Betriebsreglement" erlassen worden, welche dann auch auf die später eröffneten Linien des Herzogthums in Anwendung kamen, bis beide durch das einheitliche Bahnpolizeireglement vom 3. Juni und durch das einheitliche Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 10. Juni 1870 hinfällig wurden. Noch möge erwähnt sein, dass Oldenburg schon für seine erste, die Bremer Linie, die metrische Masseintheilung in Anwendung brachte.

Hatte sich in der ablehnenden Haltung des Landtages von 1864 bezüglich des Braker Bahnprojectes noch ein gewisses Misstrauen gegen die Einführung von Bahnen erkennen lassen, so trat durch die über Erwarten günstigen finanziellen Ergebnisse der Bremer Linie in der öffentlichen Meinung bald ein Umschlag zu Gunsten der Bahnen ein, so dass die späteren Projecte bei der Landesvertretung stets williges Ohr fanden. Dank dessen konnte das Bahnnetz in seinen Hauptlinien Bremen-Oldenburg-Leer-Holländische Grenze, Hude-Brake-Nordhamm, Oldenburg-Quakenbrück-Osnabrück und Sande (an der Wilhelmshavener Bahn)-Jever bis 1876 auf Staatskosten ausgebaut werden. Mit diesen Linien ist den Interessen der grösseren Plätze des Herzogthums und dem Durch-

gangsverkehr Rechnung getragen. Hierbei ist noch besonders darauf hinzuweisen, dass durch die politischen Ereignisse des Jahres 1866 das bisherige Haupthemmniss der Entwickelung des oldenburgischen Eisenbahnwesens durch die Einverleibung Hannovers in Preussen beseitigt war. Dieses letztere stellte sich den oldenburgischen Eisenbahnprojecten stets wohlwollend gegenüber. Andererseits war aber für Preussen durch die politischen Veränderungen von 1866 und 1870 die Nothwendigkeit der Verbindung des Kriegshafens Wilhelmshaven mit der Festung Minden ebenfalls beseitigt, und es unterliess deshalb seinerseits die früher beabsichtigte südliche Fortsetzung der Kriegshafenbahn, so dass es selbstredend die ausbedungenen 3000000 Mk. an Oldenburg zu zahlen hatte.

Die Verkehrsbeziehungen der kleineren Plätze vertrugen im Herzogthum bei dem Mangel an Industrie ganz besonders die Anlage von Vollbahnen mit ihren hohen Bau- und Betriebskosten nicht, und erst durch Einführung der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung seitens des Reichs im Jahre 1878 wurde eine allgemeine Grundlage geschaffen, auch den Interessen solcher abseits des bisherigen Bahnnetzes liegenden Orte gerecht zu werden. Die grossherzogliche Regierung war jedoch bezüglich Einführung von Secundärbahnen schon vorausgeeilt, indem sie auf Grund der vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen bereits früher aufgestellten Möglichkeit und Zulässigkeit eines leichteren Bahnbaues 1874 die Genehmigung zu einer solchen der zu diesem Zweck gebildeten Actiengesellschaft ertheilt hatte. Es war dies die unterm 22. Dezember 1874 concessionirte Ocholt-Westersteder Eisenbahn, welche ganz besonderes Interesse verdient, weil sie die erste sofort für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr bestimmte Schmalspurbahn Deutschlands, gewesen ist.

Auch die später im Herzogthum zur Ausführung gekommenen Lokalbahnen sind zum Theil Privatbahnunternehmungen, und zwar ist die Linie Essen-Löningen Eigenthum der Gemeinde Löningen und die Linie Jever-Carolinensiel Eigenthum der gleichnamigen Eisenbahnactiengesellschaft. Beide sind 1888 concessionirt und noch in demselben Jahre eröffnet worden. Sind diese drei Bahnen dem Besitzverhältniss nach auch Privatbahnen, so ist trotzdem das Staatsbahnprincip hierdurch nicht wesentlich durchbrochen, da bereits die Bau-Ausführung derselben seitens der grossherzoglichen Staatseisenbahnverwaltung erfolgt ist und auch der Betrieb seitens dieser, wenn auch für Rechnung der Eigenthümer, bewirkt wird.

Die beiden anderen zum Grossherzogthum Oldenburg gehörigen Gebietstheile, das Fürstenthum Lübeck und das Fürstenthum Birken

feld, haben bei ihrer räumlich nur beschränkten Ausdehnung eine eigene Eisenbahngeschichte nicht. Das Fürstenthum Lübeck gehört zu dem Verkehrsgebiet der jetzt im Besitz des preussischen Staats stehenden Zweigbahn Neumünster-Neustadt der ehemaligen Altona-Kieler Eisenbahn, sowie zu dem der noch gegenwärtigen Privatbahn Eutin-Lübeck. Die erstere ist 1863 concessionirt und 1866 eröffnet, die letztere aber mit Concession von 1870 im Jahre 1873 dem Betriebe übergeben worden. Das Fürstenthum Birkenfeld gehört zum Verkehrsgebiet der bereits 1856 concessionirten und 1860 eröffneten Rhein-Nahe-Bahn, seit 1882 gleichfalls im Besitz, von Anfang an aber schon im Betrieb des preussischen Staats. Als Zweigbahn zu dieser wurde seitens der Stadt Birkenfeld mit Concession von 1879 eine normalspurige Secundärbahn nach letzterer gebaut und 1880 eröffnet. Dieselbe liegt ganz innerhalb des Fürstenthums und steht von Eröffnung an ebenfalls in Betrieb der preussischen Staatsbahnverwaltung.

Ein allgemeines Gesetz über Zulassung von Privatbahnen und über die Beziehungen solcher zur Staatsregierung ist im Grossherzogthum nicht erlassen, vielmehr sind die einschlägigen Verhältnisse von Fall zu Fall durch die Concession geregelt und hierbei das Zustandekommen der Bahnen in jeder Weise erleichtert worden. Mit Ausnahme der Altona-Kieler Zweigbahn Neumünster-Neustadt, bei welcher solches nicht erforderlich war, sind sämmtliche seitens der Regierung ganz hervorragend begünstigt worden. Nicht allein wurde ihnen das verwendbare fiscalische Terrain unentgeltlich überwiesen, sie vielmehr ausserdem theils durch Zinsgarantien und unmittelbare finanzielle Beihülfe, theils durch sehr günstige Betriebsverträge unterstützt. Zinsgarantien wurden der Eutin-Lübecker und der Westersteder Bahn zugebilligt und hierdurch überhaupt erst das Zustandekommen dieser ermöglicht; ausserdem erhielt die erstere später noch eine Landesbeihülfe von 100 000 Mk. à fonds perdu. Die Birkenfelder Zweigbahn erhielt wiederum das ganze erforderliche Anlagecapital aus dem Kriegsentschädigungsfonds des Grossherzogthums geliehen, und bezieht ausserdem von der Regierung auf die Dauer von 50 Jahren eine feste nicht rückzahlbare Beihülfe von jährlich 3800 Mk. Ebenso sind, wie schon gesagt, die Verträge für die im Betrieb der grossherzoglichen Staatsbahnverwaltung stehenden drei Bahnen überaus günstig; die Westersteder Eisenbahn wird zu den allgemeinen Verwaltungskosten für Betriebsleitung, Rechnungs- und Kassenwesen nicht mit herangezogen und die Essen-Löninger sowie die Jever-Carolinensieler Bahn haben an die Staatsbahnverwaltung nur $47\frac{1}{2}$ % der jeweiligen Bruttoein-

nahme zu zahlen, unbekümmert um die der Staatsbahnverwaltung erwachsenden eigenen Betriebskosten.

Ein besonderes Steuergesetz ist für die Eisenbahnen gleichfalls nicht erlassen, doch sind dieselben auch von jeder anderen Staatssteuer befreit.

Die Concessionsdauer ist in keiner Weise beschränkt, auch hat sich die Regierung nur bei den beiden zuletzt concessionirten Bahnen, der Löninger und der Carolinensieler, das Ankaufsrecht vorbehalten. Bei der ersteren kann sie hiervon jederzeit, bei der letzteren aber erst nach Ablauf von 10 Jahren ab Eröffnung des Betriebes Gebrauch machen. Der Kaufpreis ist für diesen Fall bei jener auf die Erstattung des Anlagecapitals und bei dieser auf Gewährung einer festen Rente von 4 % für das concessionirte Anlagecapital festgesetzt.

Das in den Tageblättern schon öfters besprochene Project Varel-Neuenburg-Zetel-Ellenserdamm befindet sich noch im Stadium der Voruntersuchungen, indem eine veränderte Lage gegen die ursprünglich beabsichtigte Linie ins Auge gefasst ist.

Die innerhalb der drei Gebietstheile des Grossherzogthums gelegenen Eisenbahnlinien hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 406,05 km

Davon entfallen im Herzogthum Oldenburg auf die

oldenburgischen Staatsbahnen	222,06 km	
preussische Staatsbahnlinie Wilhelmshaven-Oldenburg (im Betrieb der oldenburgischen Staatsbahnen)	51,74 „	
Privatbahnen: Ocholt-Westerstede . . .	7,00 „	
Essen-Löningen	13,65 „	
Jever-Carolinensiel . . .	18,03 „	= 312,48 km
im Fürstenthum Birkenfeld auf die		
preussischen Staatsbahnlinien (Direction Köln linksrh.)	33,49 km	
Birkenfelder Privatbahn	5,23 „	38,72 „
im Fürstenthum Lübek auf die		
preussischen Staatsbahnlinien (Direction Altona)	20,06 km	
Eutin-Lübecker Privatbahn	34,79 „	54,85 „
	Summa	406,05 km

Königreich Preussen.

Geographie. 348 347 qkm mit 28 762 000 Einwohnern. 24 359,80 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 6,99 km.

Bis 1866 bestand Preussen, wie bekannt, aus zwei grossen, durch andere deutsche Staaten voneinander getrennten Theilen. Durch die Erwerbungen des genannten Jahres ist es ein geographisch geschlossenes Ganzes geworden, von dem nur Hohenzollern, zwischen Württemberg und Baden gelegen, das Gebiet des Kriegshafens Wilhelmshaven am Jadebusen innerhalb des Grossherzogthums Oldenburg und die aus verschiedenen Parzellen bestehenden Kreise Schmalkalden, Schleusingen und Ziegenrück innerhalb der thüringischen Staaten, getrennt sind. — Ausserhalb Deutschlands gelegene Besitzungen hat Preussen nicht.

Natürliche Grenzen hat Preussen auf grössere Strecken nur im Norden in der Ost- und Nordsee. Der politischen Eintheilung nach wird es von ausserdeutschen Ländern im Osten von Russland, im Süden von Oesterreich, im Westen von dem neutralen Grossherzogthum Luxemburg, von Belgien sowie von Holland und im Norden in der Festlandsgrenze von Dänemark begrenzt. Von deutschen Staaten grenzen das Königreich Sachsen, die thüringischen Staaten, das Königreich Bayern, das Grossherzogthum Hessen und die Reichslande Elsass-Lothringen an Preussen, und zwar sämmtlich im Süden. Von Preussen umschlossen sind die Grossherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und Strelitz, das Grossherzogthum Oldenburg, die freien Städte Lübeck, Hamburg und Bremen, die Herzogthümer Anhalt und Braunschweig, die Fürstenthümer Lippe-Detmold, Schaumburg-Lippe, Waldeck, der nördliche Theil vom Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen und endlich die Provinz Oberhessen des Grossherzogthums Hessen.

Hydrographisch gehört Preussen den Stromgebieten der Memel, Pregel, Weichsel, Oder, Elbe, Weser, Ems und des Rheins an; ausserdem wird es im Norden von zahlreichen Küstenflüssen bewässert. In den im Tieflande gelegenen Provinzen Ost- und Westpreussen, Pommern, Posen und Brandenburg giebt es zahlreiche Landseen.

Künstliche Wasserstrassen (Canäle) befinden sich hauptsächlich in den Provinzen Ostpreussen, Brandenburg und Hannover, und von diesen sind besonders zu nennen: Der König-Wilhelmscanal zur Verbindung der Stadt Memel mit dem Fluss Memel, der grosse Friedrichsgraben und der Seckenburger Canal zur Verbindung der

Flüsse Memel und Pregel, der Elbing-Oberländische Canal zur Verbindung des Drewenz- und Drausensees, der Friedrich-Wilhelmscanal zur Verbindung der Oder mit der Spree, der Finowcanal zur Verbindung der Oder mit der Havel, der Geeste- und der Hadelnsche Canal zur Verbindung der Elbe und Weser, der Emscanal zwischen Lingen und Meppen und der Treckschnitencanal zwischen Aurich und Emden, ausserdem der Bromberger Canal in der Provinz Posen zur Verbindung der Brahe und Netze, der Klodnitzcanal in der Provinz Schlesien zur Verbindung der Stadt Gleiwitz mit der Oder, der Eidercanal aus der Eider zur Ostsee und somit zur Verbindung von Nord- und Ostsee. Unendlich wichtiger als alle genannten wird aber der 1887 in Bau genommene Nordostseecanal, welcher 98 km lang bei Brunsbüttel an der Elbmündung beginnen und nach der Kieler Bucht führen wird. Derselbe wird für die grössten See- und Kriegsschiffe fahrbar gemacht und erlangt deshalb höchste internationale Bedeutung.

In orographischer Beziehung gehört Preussen zum grössten Theil und zwar mit dem Norden, Osten und Nordwesten dem norddeutschen Tieflande, der übrige Theil aber dem mitteldeutschen Berglande an. Das norddeutsche Tiefland wird in der Richtung von Osten nach Westen von zwei, Hügelformation zeigenden Höhenrücken durchzogen, dem baltischen Landrücken im Norden und dem südlichen Landrücken als westlicher Fortsetzung des uralisch-karpathischen. Der baltische Landrücken tritt von Russland her nach Preussen über, reicht ohne Unterbrechung im Westen bis an die Elbe und im Norden nach Schleswig-Holstein hinein. Sein charakteristisches Merkmal sind zahlreiche Seen, so dass seine einzelnen Theile auch mit dem Namen der „preussischen, pommerschen, mecklenburgischen und holsteinischen Seenplatte“ belegt sind. Der südliche Landrücken tritt ebenfalls aus Russland nach Preussen herüber, bildet innerhalb Preussens aber kein zusammenhängendes Ganzes mehr, sondern erscheint hier in verschiedenen getrennten Höhengruppen, der Tarnowitzer Höhe im Südosten Schlesiens, dem Katzen- oder Trebnitzer Gebirge nördlich von Breslau, den Höhen bei Sorau und Grüneberg, dem Lausitzer Grenzwall bei Finsterwalde, dem Hohen Fläming auf der Grenze zwischen den Provinzen Brandenburg und Sachsen und in den Höhen der Lüneburger Haide. Die genannten Höhenzüge mit Ausnahme des der Lüneburger Haide werden summarisch auch unter dem Namen des märkisch-schlesischen Landrückens zusammengefasst, während die der Lüneburger Haide von verschiedenen Geographen überhaupt nicht zum südlichen Landrücken gerechnet werden.

Das mitteldeutsche Bergland ist ein in sich zusammenhängendes Mittelgebirge. Der Gesteinsbildung nach wird es aber in drei Gebirgssysteme unterschieden, in das „niederrheinisch-westfälische Schiefergebirge“, in das „oberrheinische Gebirgssystem“ und in das „hercynische oder Sudetensystem“, von welchen die einzelnen Theile wiederum mit besonderen Namen belegt sind.

Das niederrheinisch-westfälische Schiefergebirge erhebt sich als Hochplateau mit tief eingeschnittenen Flussthälern einerseits und aufgesetzten Höhenzügen andererseits zu beiden Seiten des Rheins von Bingen stromabwärts und umfasst die grossen rheinisch-westfälischen Steinkohlenreviere. Die einzelnen Theile desselben sind westlich des Rheins der Hunsrück zwischen Nahe und Mosel, die Hohe Eifel nördlich und nordwestlich der Mosel und die Hohe Venn südlich von Aachen; auf dem rechten Rheinufer der Taunus zwischen Main und Lahn, der Westerwald zwischen Lahn und Sieg mit dem Siebengebirge bei Bonn, das Rothhaar- und das Sauerländische Gebirge zwischen Sieg und Ruhr und der Haarstrang zwischen Ruhr und Lippe.

Das oberrheinische Gebirgssystem gehört nur mit seinem nördlichen Theile zu Preussen und lehnt sich hier östlich an das Schiefergebirge an. Seine einzelnen Theile sind in Richtung von Süden nach Norden die Hohe Rhön und der Kaufunger Wald, beide zwischen Werra und Fulda, sowie der Habichts- und Reinhardtswald westlich der Fulda.

Das hercynische Gebirgssystem, im Alterthume Sammelname des ganzen deutschen Mittelgebirges, umfasst nach neueren deutschen Geographen die zwischen der Ems im Nordwesten und dem Quellgebiet der Oder im Südosten gelegenen Gebirge. Zu Preussen gehören hiervon der Teutoburger Wald und das Eggegebirge zwischen Ems und Weser, das Wiehengebirge, das Wesergebirge, das Deistergebirge, das Sintelgebirge, der Sollinger Wald, ferner Theile des Harzes, des Thüringer Waldes und der Thüringer Terrasse mit der Schmücke und Finne, das Plateau des Eichsfeldes, das Iser- und Riesengebirge, das niederschlesische oder Waldenburger Steinkohlengebirge sowie das Glatzer Gebirgssystem (Eulen- und Reichensteiner Gebirge, Glatzer Schneegebirge, Habelschwerdter Heuscheuer- und Mensegebirge); getrennt von diesen Gebirgsmassen liegt der Zobten bei Breslau und die Landskrone bei Görlitz.

Hiernach gehören die Provinzen Ost- und Westpreussen, Posen, Pommern, Brandenburg und Schleswig-Holstein ganz dem Tieflande, Schlesien, Sachsen, Hannover, Westfalen und Rheinprovinz theils

dem Tieflande, theils dem Gebirgslande an, während die Provinz Hessen-Nassau durchweg gebirgig ist.

Hinsichtlich der Bodenbenutzung entfällt ungefähr die Hälfte der Gesammtfläche des Staats auf Garten- und Ackerland, $^1/_4$ auf Wiesen und Weiden und $^1/_4$ auf Waldungen. Alles in Allem bildet die Landwirthschaft die Hauptnahrungsquelle, besonders in den östlichen Provinzen. Von der Viehzucht steht die Pferdezucht in den Provinzen Preussen und Schleswig-Holstein und die Zucht veredelter Schafe in Schlesien, Schleswig-Holstein und Sachsen obenan. Auch der Bergbau ist hoch entwickelt. Die erste Stelle nimmt hierbei die Steinkohle ein; dieselbe tritt in fünf grossen Revieren auf, in dem Ruhr-Kohlenrevier, dem grössten, in dem Saargebiet und bei Aachen, in dem oberschlesischen und in dem Waldenburger Revier in Mittelschlesien. Kleinere Steinkohlenlager finden sich noch bei Ibbenbüren in Westfalen, bei Osnabrück in Hannover und bei Wettin in der Provinz Sachsen. Ausserdem kommt die Steinkohle noch in Wälderformation im Sintel- und Deistergebirge vor. Braunkohle wird in zahlreichen zerstreuten Lagern, hauptsächlich in der Provinz Sachsen und demnächst in Brandenburg gewonnen. Ferner liefert der Bergbau Erze in der Rheinprovinz, Westfalen, Hessen-Nassau und Schlesien, Steinsalz bei Stassfurt und Erfurt in der Provinz Sachsen, sowie bei Inowrazlaw in der Provinz Posen, Gold und Silber im Oberharz. An der Ostseeküste, vorzugsweise bei Palmnicken in Ostpreussen, wird Bernstein gewonnen.

Die Industrie ist in den Provinzen Ost- und Westpreussen, Pommern, Posen und Schleswig-Holstein vorläufig noch unbedeutend, in den anderen Provinzen aber um so höher entwickelt, so dass im Ganzen Preussen zu den industriellsten Ländern zählt. Sitze der Eisenindustrie sind besonders die Rheinprovinz, Westfalen und Schlesien, der Maschinenindustrie Berlin, Rheinprovinz, Sachsen und Schlesien, der Textilindustrie Rheinprovinz, Schlesien, Brandenburg, Westfalen und Sachsen, der Papier- und Lederfabrikation Berlin, Rheinprovinz, Westfalen und Hessen-Nassau. Die Zuckerfabrikation ist hauptsächlich in der Provinz Sachsen vertreten, doch wenden sich in neuerer Zeit auch die Provinzen Hannover, Schlesien und Posen diesem Gewerbszweige zu.

Das getrennt liegende Hohenzollern wird im Süden von der Donau und im Norden vom Neckar durchflossen; orographisch gehört es zum schwäbischen Jura. Von Wichtigkeit ist hier die Gewinnung von Steinsalz bei dem Dorfe Stetten, sowie industriell Baumwollenspinnerei.



Die bedeutendsten Handelsplätze Preussens sind: Berlin, Breslau, Königsberg i. Pr., Danzig, Stettin, Frankfurt a. O., Frankfurt a. M., Köln, Elberfeld, Barmen, Crefeld, Hannover und Altona.

Haupt- und Residenzstadt von Preussen und gleichzeitig Reichshauptstadt ist Berlin.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Die Vorgeschichte des Eisenbahnwesens reicht in Preussen in die Zeit zurück, in welcher man die Eisenbahnen nur erst zur Beförderung von Frachten geeignet erachtete, sei es mit Pferde-, sei es mit Dampfkraft, indem auch die Stephensonsche Locomotive zunächst nur derartige Eigenschaften entwickelte, dass sie wohl zur Beförderung von Massentransporten tauglich war, ihr aber bezüglich der Geschwindigkeit eine erhöhte Bedeutung nicht beigelegt werden konnte. Man dachte sich deshalb die Hauptbestimmung der Eisenbahnen in der Vermittelung des Gütermassenverkehrs, und dem entsprechend entstanden die ersten Eisenbahnprojecte hauptsächlich dort, wo es sich um solchen handelte. In Preussen war dies vor Allem der rheinische Industriebezirk einerseits und das Ruhrkohlenrevier andererseits, jener wegen des Bezugs, dieses wegen der Verfrachtung der Kohlen. Die erste, wenigstens der Jetztzeit aufbewahrte Anregung zur Anlegung von Eisenbahnen ging von den Städten Elberfeld und Barmen aus, welche bei der damals erst geringer entwickelten und auf einzelne Bezirke beschränkten Industrie für letztere relativ eine noch höhere Bedeutung hatten als heute, und es bildete sich schon 1826, nachdem man zu den ersten Versuchen in dem Museumsgarten zu Elberfeld eine kleine Probebahn gebaut hatte, eine Gesellschaft, welche die Herstellung einer Bahn aus dem Ruhrkohlenbezirk in das Wupperthal, resp. nach Elberfeld-Barmen übernehmen wollte. Ihre diesbezüglichen Anträge an die Behörden wurden jedoch zurückgewiesen, da die von ihr beanspruchten Privilegien sich nicht mit den Principien der mit Edict von 1810 gewährleisteten allgemeinen Gewerbefreiheit vertrügen, wie sich auch verschiedene Grubenbesitzer des Ruhrreviers wegen der ihnen durch Anlage einer Bahn zu Gunsten Einzelner erwachsenden Schädigung mit Gegenvorstellungen an das Ministerium gewandt hatten. Kam somit das Project auch nicht zur Ausführung, so wandte doch die Regierung von jetzt ab der Anlage von Eisenbahnen fortgesetzt ihre Aufmerksamkeit zu und liess 1830 umfassende Terrainstudien zwischen Ruhr und Wupper vornehmen. Als Resultat derselben wurde eine Linie von der Ruhr bei der

heutigen Station Blankenstein südlich bis an die Wupper bei Elberfeld als am besten ausführbar befunden, doch gelangte auch diese nicht zur Verwirklichung. Ungefähr gleichzeitig liess die Regierung auf Grund diesbezüglicher Vorschläge königlicher Beamten auch noch Terrainstudien in der Provinz Westfalen vornehmen. Diese Projecte bezweckten die Verbindung der Weser mit dem Rhein. Das kleinere erstreckte sich auf die Anlage einer Bahn von Rehme an der Weser (bei Minden) nach Lippstadt an der gleichfalls schiffbaren Lippe (Nebenfluss des Rheins), das andere wollte die Weser mit dem Rhein in einer Linie Rehme-Ruhrort über Lippstadt oder Hamm direct verbunden und die Bahn stromauf weiter bis Köln geführt wissen. Ein drittes behandelte bei gleicher Grundidee — Verbindung von Weser und Rhein — und gleichen Endpunkten Rehme und Köln die Linie Rehme-Bielefeld-Hamm-Witten-Hagen-Elberfeld-Köln. Diese beiden letzteren bezweckten also auch eine Erschliessung des Ruhrkohlenreviers. Die Regierung liess für die erstgenannte Linie Rehme-Lippstadt allgemeine Vorarbeiten anfertigen, und hierauf wurde seitens der Interessenten die Genehmigung zur Bildung einer Actiengesellschaft unter landständischer Vermittelung und eine staatsseitige Beihülfe in Form eines unverzinslichen Vorschusses auf die Hälfte des erforderlichen Anlagecapitals erbeten. Die Bildung der Actiengesellschaft wurde genehmigt, sowie auch eine staatsseitige Unterstützung durch Uebernahme von Actien zugesagt. Das nun zur Verwirklichung des Projectes zusammengetretene Comité wollte jedoch gleich zu hoch hinaus; anstatt sich mit Rehme-Lippstadt zu begnügen, verfolgte es das Project Rehme-Elberfeld-Köln. Gewann es auch auf diese Weise in erhöhtem Masse die Interessen der Kohlengrubenbesitzer und der grossen Industrieplätze, und wurde es auch regierungsseitig dadurch wesentlich unterstützt, dass die Bestimmungen über Enteignung von Grund und Boden zum Gemeinwohl auch auf die Eisenbahnen ausgedehnt wurden, so schreckte schliesslich das Privatcapital vor der Höhe der erforderlichen Summen zurück, um so mehr, als damals Allem, was Actienunternehmen war, mit Misstrauen begegnet wurde. Der Staat aber konnte, trotz seines Interesses für das Zustandekommen der Bahn, bei seinen immerhin nur beschränkten Mitteln auf eigene Kosten allein sie nicht ausführen, zumal bei dem Mangel jeder Erfahrung die Anlage einer so grossen Bahn vorerst immerhin ein Risico war. Somit scheiterte dieses Project an seiner Grösse. Das unvergleichlich reichere England hatte sich als erster Bahn mit einer Strecke von nur 40 km (Stockton-Darlington) versucht, hier strebte man nach einer solchen von 200 km Länge! Noch sei erwähnt, dass die

Bahn für Locomotivbetrieb gebaut, zunächst aber nur Pferdebetrieb hatte eingerichtet werden sollen.

Nachdem dieses grosse Project gefallen, begnügte man sich wieder mit der Aufstellung kleinerer, und es waren diesmal — man schrieb inzwischen 1833 — die Handelskammern von Elberfeld und Düsseldorf, welche eine Eisenbahnverbindung zwischen diesen beiden Städten erstrebten. Dieses Project gelangte denn auch schliesslich zur Verwirklichung. Bevor zu demselben die definitive Concession ertheilt wurde, vergingen indess noch 4 Jahre; die Verzögerung hatte ihren Grund in den eingehenden Voruntersuchungen, die seitens der Privatinteressenten selbst als erforderlich erachtet, resp. von der Staatsregierung verlangt wurden, sowie durch die langwierigen Verhandlungen mit dieser, welche ein häufiges Hin und Her erforderten, was bei dem tiefen Eingriff der neuen Aera in alle Verhältnisse des Staats- und Volkslebens nicht allein erklärlich, sondern auch natürlich ist, um so mehr, als die Regierung danach trachtete, die Verhältnisse der Eisenbahnen nicht einzeln von Fall zu Fall, sondern von vornherein allgemein zu regeln. Als erster staatsseitiger Erlass hierüber erscheinen die bereits 1836 aufgestellten „Grundbedingungen der Erlaubniss zu öffentlichen Eisenbahnen durch Privatunternehmungen", welche im Wesentlichen dieselben Vorschriften wie das spätere preussische Eisenbahngesetz von 1838 enthielten. Andererseits wurde die Ausführung des Projectes auch noch dadurch verzögert, dass sich wieder ein grösseres Project, und zwar abermals zur Verbindung der Weser mit dem Rhein von Minden über Elberfeld nach Düsseldorf breit machte. Zum Glück für das Separatproject Elberfeld-Düsseldorf wurde dann aber für das Rhein-Weser-Project die Linie Minden-Duisburg-Düsseldorf-Deutz in Aussicht genommen, so dass es nicht mehr störend in den Weg trat.

Inzwischen hatte sich auch im Mittelpunkt der Monarchie ein Comité zwecks Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Berlin nach Potsdam gebildet, und es concurrirten diese beiden Projecte — das Düsseldorf-Elberfelder und das Berlin-Potsdamer — betreffs der Zeit ihrer Verwirklichung miteinander. Beide erhielten unterm 23. Sept. 1837 die definitive Allerhöchste Concession; bei dem unvergleichlich leichteren Bau zwischen Berlin und Potsdam konnte hier aber die erste Theilstrecke Berlin-Zehlendorf am 22. September 1838 und die ganze Bahn bereits am 29. Oktober desselben Jahres eröffnet werden, während bei Düsseldorf-Elberfeld die erste Theilstrecke Düsseldorf-Erkrath erst am 20. Dezember 1838 fertiggestellt wurde. Somit ist die Berlin-Potsdamer Bahn, wie ja be-

kannt, die erste Locomotivbahn Preussens geworden. Allerdings waren schon vor dieser in den Kohlenrevieren der Ruhr und Saar verschiedene Schienenwege entstanden. Dieselben werden meist der englischen Erfindung des eisernen Schienenweges zugeschrieben, doch dürften sie schon aus früherer Zeit stammen und mehr der Gattung der ehemaligen Hundeläufe deutschen Ursprungs aus dem 14. Jahrhundert als den heutigen Eisenbahnen zuzurechnen sein. Es waren nur Holzbahnen mit eisernen Plattschienen, hatten keine einheitliche Spurweite und wurden unter Verwendung kleiner Wagen mit Pferden oder durch Menschenkraft betrieben. Sie dienten ausschliesslich den bergbaulichen Zwecken, besonders der Abfuhr der Steinkohlen aus den Kohlenlagern. Auch war die räumliche Ausdehnung der einzelnen Linien nur eine ganz geringe, keine einzige derselben erreichte die Länge von einer Meile.

Die Geschichte des Eisenbahnwesens in Preussen markirt sich in fünf Perioden:

die erste bis einschliesslich 1842 nur Privatbahnbau,

die zweite von 1843 bis einschliesslich 1847 Privatbahnbau mit Staatssubvention durch Betheiligung am Anlagecapital oder Uebernahme von Zinsgarantien,

die dritte von 1848 bis einschliesslich 1862 Begründung des Staatsbahnsystems,

die vierte von 1863 bis einschliesslich 1877 das Zeitalter Strousbergs mit anderweiter Gestaltung des Actienwesens (Stamm-Prioritäts-Actien),

die fünfte von 1878 bis zur Gegenwart (1889) das Zeitalter des Ressortministers von Maybach mit seinen grossen Eisenbahnverstaatlichungen und der Einführung des Secundärbahnsystems.

Bei der Grösse des Landes einerseits, in Folge welcher im Lauf der Zeit naturgemäss zahlreiche Eisenbahnunternehmungen entstehen mussten, und den finanziellen Verhältnissen des Staats andererseits, welche solche Summen, wie sie zur Erbauung von Eisenbahnen in grösserem Umfange erforderlich sind, aus den laufenden Einnahmen nicht erübrigen liessen, der Aufnahme von Staatsanleihen aber gesetzliche Bestimmungen entgegen standen, war für die Regierung zunächst die Annahme des absoluten Staatsbahnprincips unmöglich. Inhaltlich der Allerhöchsten Verordnung vom 17. Januar 1820 hatte nämlich Se. Majestät König Friedrich Wilhelm III. in landesväterlicher Sorge für seine Staaten den bereits vorhandenen Staatsschuldenetat im Betrage von 180091720 Thalern als für immer geschlossen erklärt und sich verbürgt, neue

Staatsdarlehen nur mit Zuziehung und unter Mitgarantie der künftigen reichsständischen (preussischen) Versammlung aufzunehmen; eine solche bestand, wie bekannt, damals jedoch noch nicht, die Volksvertretung beschränkte sich vielmehr nur auf die mit Gesetz vom 15. Juni 1823 geschaffenen Provinzialstände zur Berathung der die einzelnen Provinzen betreffenden Angelegenheiten. Die Ausführung einer einzelnen Linie seitens des Staats hätte der weiteren Entwickelung des Eisenbahnwesens in Preussen aber eher geschadet als genutzt. Die Regierung überliess deshalb den Eisenbahnbau Anfangs gänzlich der Privatindustrie, musste jedoch deshalb um so mehr von vornherein auf die gesetzliche Regelung des gegenseitigen Verhältnisses zwischen dem Staat und den Privatbahnen bedacht sein. Daher ging sie, wie bereits erwähnt, schon bei der festeren Gestaltung der allerersten Eisenbahnprojecte an die Aufstellung von „Grundbedingungen der Erlaubniss zu öffentlichen Eisenbahnen durch Privatunternehmungen", welche dann zu dem unterm 3. November 1838 erlassenen allgemeinen „Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen" erweitert wurden. Dasselbe enthält die Bestimmungen über die Concessionirung von Eisenbahnen und etwaige Concessionsentziehung, über die Ausgabe von Actien und Aufnahme von Darlehen, über die Pflichten der Actionäre, verleiht den Eisenbahngesellschaften das Corporations- und das Expropriationsrecht, letzteres nach den Bestimmungen des „Allgemeinen Landrechts für die preussischen Staaten vom 1. Juni 1794", regelt das Aufsichtsrecht des Staats bezüglich Baues, Ausrüstung und Tarifwesens, regelt das Mitbenutzungsrecht der Bahnen seitens anderer Transportunternehmer, die Frage von Concurrenzbahnen, die Pflichten der Eisenbahnen gegenüber der Postverwaltung, legt den Gesellschaften die Ersatzpflicht für allen verursachten Schaden an Personen und Gütern auf, entzieht denselben das Anspruchsrecht aus Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, seien sie seitens des Feindes oder im Interesse der Landesvertheidigung erfolgt, bestimmt die Bildung besonderer Reservefonds, bestimmt für die Handhabung der Bahnpolizei die Einführung besonderer Reglements, sowie ferner zur Ausübung des Aufsichtsrechts des Staats die Einsetzung ständiger königl. Eisenbahncommissare (Eisenbahncommissariate) und räumt dem Staat das Recht ein, das Eigenthum der einzelnen Bahnen mit allem Zubehör nach Ablauf von 30 Jahren, vom Zeitpunkt der Transporteröffnung an gerechnet, gegen Zahlung des 25fachen Betrages der Durchschnittsdividende der letzten 5 Jahre bei gleichzeitiger Uebernahme der Schulden der Gesellschaften käuflich zu erwerben, während die Concessionsdauer von vornherein

nicht beschränkt ist. Von der Entrichtung der Gewerbesteuer sprach es die Eisenbahngesellschaften frei, sah jedoch die spätere Einführung einer Eisenbahnsteuer auf Grund der jährlichen Reinerträge vor, welche als Ersatz für die der Staatskasse durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen (Postregal), sowie zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Capitals zu Gunsten des Staats dienen sollte. Diese Steuer gelangte mit Gesetz vom 30. Mai 1853 zur Einführung. Sie beträgt bei einem Reinertrage bis incl. 4% des Actiencapitals den 40. Theil des Reinertrages; bei einem Reinertrage bis incl. 5% von den ersten 4% wiederum den 40. Theil und von dem Mehrertrage den 20. Theil; bei einem Reinertrage bis incl. 6% von den ersten 4% den 40. Theil, von dem 5. Procent den 20. Theil und von dem Restüberschuss den 10. Theil; bei einem Reinertrage über 6%, nach oben unbegrenzt, bis einschliesslich 5% wie vorstehend, von dem 6. Procent den 10. Theil und von allem weiteren Ueberschuss den 5. Theil. Diese Steuererträge sollten inhaltlich des Gesetzes ausschliesslich zum Ankauf der Stammactien der bezüglichen Eisenbahnen für den Staat im Wege des freien Verkehrs verwendet, die angekauften Actien aber nie wieder in den Verkehr gebracht und die auf diese entfallenden Zinsen und Dividenden in gleicher Weise benutzt werden, so dass also hiermit ein allmählicher, wenn auch sehr langsamer Uebergang sämmtlicher Privatbahnen in das Eigenthum des Staats angebahnt wurde. Bald jedoch gab die Regierung dem Drängen des mit Verfassungsurkunde für den preussischen Staat vom 31. Januar 1850 errichteten Landtages nach und hob mit Gesetz vom 21. Mai 1859 diese Verwendungsart der Eisenbahnsteuer und der Dividenden für die bereits angekauften Actien wieder auf, wonach von da ab und noch jetzt diese Steuererträge und Dividenden in die allgemeine Staatskasse fliessen. Mit Gesetz vom 16. März 1867 wurde diese Eisenbahnsteuer ausdrücklich auch auf diejenigen innerhalb preussischen Gebiets gelegenen Eisenbahnlinien ausgedehnt, welche nicht in Besitz des preussischen Staats oder inländischer Eisenbahngesellschaften stehen, und weiter mit Verordnung vom 22. September 1867 die sämmtlichen vorerwähnten Eisenbahngesetze von 1838, 1853, 1859 und 1867 auch in den 1866 in Preussen neu einverleibten Landestheilen eingeführt, jedoch unbeschadet wohlerworbener Rechte und der in den verschiedenen Concessionen zugebilligten günstigeren Steuerbedingungen.

Das Eisenbahngesetz von 1838 nennt das Handelsministerium als die für die Eisenbahnen zuständige Staatsbehörde. Ein solches bestand aber bei Erlass des Gesetzes als selbstständiges Mini-

sterium nicht; die Verwaltung des Handels-, Fabrik- und Bauwesens war vielmehr mit Allerhöchster Cabinetsordre vom 4. April 1837 dem Finanzminister mit übertragen, in dessen Ministerium sie eine besondere Abtheilung bilden sollte, und somit unterstanden die Eisenbahnangelegenheiten bis zur Wiedereinsetzung eines besonderen Handelsministeriums in 1848 dem Finanzministerium.

Das Eisenbahngesetz von 1838 ist ein Stolz der preussischen Gesetzgebung. Verfasst und erlassen zu der Zeit, als das Eisenbahnwesen überall noch in Windeln lag, hat es nicht allein der ersten Gestaltung desselben genügt, sondern in seinen Grundzügen auch die weitere grossartige Entwickelung und mehrfache Umwälzung überdauert. Bezüglich des Betriebes und Verkehrs hatten sich die Autoren des Gesetzes die Sache allerdings anders gedacht, als sich dieselbe in Wirklichkeit bisher entwickelt hat. In den Paragraphen 27 bis incl. 31 ist nämlich von der Zulassung auch Anderer ausser dem eigentlichen Betriebsführer zum Transportbetrieb auf der Bahn gesprochen, man dachte also an die Wahrscheinlichkeit oder wenigstens an die Möglichkeit, dass die einzelnen Linien von verschiedenen Interessenten unter Verwendung stets eigener besonderer Betriebsmittel benutzt werden könnten. In Wirklichkeit ist, wie bekannt, dieser Fall in grösserem Umfange nicht eingetreten und lässt sich bei der bisherigen und gegenwärtigen Gestaltung des Eisenbahnbetriebes auch gar nicht denken. Der hier und da vorkommende Mitbetrieb auf einzelnen kurzen Theilstrecken seitens einer zweiten Bahnverwaltung dürfte zu dem, was den Gesetzgebern vorgeschwebt, nicht zu rechnen sein, ist auch nicht nach den angeführten Paragraphen, sondern in freien Verträgen geregelt worden.

Inzwischen sind im Lauf der Zeit von dem 1838er Gesetz ausser der schon vorstehend behandelten Eisenbahnsteuer durch das Grundsteuergesetz für die westlichen Provinzen vom 21. Januar 1839 und für die ganze Monarchie vom 24. Februar 1850, durch die Verfassungsurkunde für den preussischen Staat vom 31. Januar 1850, durch die Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867, durch das Gesetz vom 3. Mai 1869 die Haftpflicht der Eisenbahnen betreffend, durch das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 3. Juni 1870, durch das für ganz Deutschland gültige Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, durch das Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874, durch das Reichspostgesetz vom 20. Dezember 1875 und durch das sogenannte Zuständigkeitsgesetz vom 1. August 1883 noch verschiedene Bestimmungen theils ergänzt, theils aufgehoben.

theils verschärft, theils erweitert, theils neu geregelt worden. Ergänzt wurden die Bestimmungen über die Besteuerung der Eisenbahnen durch die die Grundsteuer betreffenden Gesetze von 1839 und 1850, inhaltlich welcher die Schienenwege der Eisenbahnen von dieser Steuer befreit blieben, sowie die Bestimmung über die Expropriationsbefugniss durch die preussische Verfassung von 1850, welche die Entziehung oder Beschränkung des Eigenthums aus Gründen des öffentlichen Wohles für alle Unternehmungen vorsieht; aufgehoben wurden durch die Verfassung des Norddeutschen Bundes von 1867 das Widerspruchsrecht der Eisenbahnunternehmer gegen die Anlegung von Parallel- oder Concurrenzbahnen und durch das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde von 1870 die für die einzelnen Eisenbahnen erlassenen besonderen Bahnpolizeireglements; verschärft wurde durch das Gesetz von 1869 die Bestimmung über die Haftpflicht, indem durch dieses den Eisenbahnen verboten wurde, Reglements zu erlassen oder Verträge im voraus abzuschliessen, welche den Zweck hätten, die Haftpflicht zu ihren Gunsten zu beschränken oder ganz auszuschliessen; erweitert wurden durch die beiden erwähnten Reichsgesetze, das Haftpflichtgesetz von 1871 und das Reichspostgesetz von 1875, die Bestimmungen über die Haftpflicht und die Verpflichtung der Eisenbahnen gegenüber der Postverwaltung; neu geregelt wurde durch das Enteignungsgesetz von 1874 das gerichtliche Verfahren betreffs der Expropriation und durch das Zuständigkeitsgesetz von 1883 die Zutheilung der Eisenbahnangelegenheiten zu den Staatsbehörden, indem durch dieses die den Bezirksregierungen übertragenen Befugnisse dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zugetheilt wurden.

Noch sei eine durch das Gesetz von 1859 allerdings hinfällig gewordene Bestimmung des Eisenbahngesetzes von 1838 hier ganz besonders erwähnt, da sie erkennen lässt, wie sich die preussische Regierung die schliessliche Gestaltung des Eisenbahnwesens in volkswirthschaftlicher Beziehung dachte. Der § 40 dieses Gesetzes bestimmte nämlich, dass nach vollendeter Amortisation der Anlagecapitalien der einzelnen Eisenbahnunternehmungen aus den Erträgen der Eisenbahnsteuer denselben solche Einrichtungen gegeben werden sollten, dass der Ertrag des Bahngeldes die Kosten der Unterhaltung der Bahn und der Verwaltung nicht übersteige. — Des Weiteren bezog sich das Gesetz von 1838 dem Wortlaut nach nur auf die Eisenbahnen von Actiengesellschaften, jedoch hat es in der Praxis auf alle Locomotiveisenbahnen Anwendung gefunden,

nur betreffs der Concessionsertheilung an andere Unternehmer als Actiengesellschaften (Commanditgesellschaften, Privatpersonen und Städte) sind die anderweitig einschlägigen Bestimmungen zur Geltung gekommen. Als historische Notiz sei noch erwähnt, dass ursprünglich der Heimfall der Bahnen an den Staat nach 90 Jahren vorgesehen war, doch hat diese Bestimmung im Gesetz selbst schliesslich nicht Aufnahme gefunden.

Wenden wir uns nun den einzelnen Perioden zu, so sehen wir in der ersten, bis zum Jahre 1842 einschliesslich zu rechnenden nur vereinzelte Linien entstehen, meistens aus lokalen Interessen, sämmtlich aber ohne finanzielle Unterstützung seitens des Staats von Actiengesellschaften gebaut.

Es waren dies die

Berlin-Potsdamer Eisenbahn	mit	Concession	von	1837
Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn . .	„	„	„	1837
Magdeburg-Leipziger Eisenbahn . . .	„	„	„	1837
Rheinische Eisenbahn (Köln-Aachen-Herbesthal)	mit	Concession	von	1837
Berlin-Anhaltische Eisenbahn	„	„	„	1839
Bonn-Kölner Eisenbahn	„	„	„	1840
Berlin-Stettiner Eisenbahn	„	„	„	1840
Berlin-Frankfurt a. O. Eisenbahn . . .	„	„	„	1841
Oberschlesische Eisenbahn	„	„	„	1841
Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn	„	„	„	1841
Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn .	„	„	„	1842.

Indessen legte sich bald der erste Eifer in der Betheiligung des Privatcapitals an den Eisenbahnunternehmungen, da die gar zu hoch gespannten Hoffnungen auf pecuniären Gewinn nicht überall erfüllt worden waren. Die Regierung hatte aber bereits die hohe Wichtigkeit der Eisenbahnen für das Gedeihen des Staats und des Volkswohlstandes erkannt; da sie nun aus den schon weiter oben angegebenen Gründen den Bau solcher auf Staatskosten noch nicht in die Hand nehmen konnte, so verwandte sie ihre für derartige Zwecke allenfalls disponiblen Mittel zur Förderung der Privatbahnunternehmungen durch Uebernahme von Actien und ermunterte das Privatcapital zu erneuter und höherer Betheiligung durch Zinsgarantien für die Privatactien, nachdem mit Allerhöchster Cabinetsordre von 1842 die Verwendung von jährlich bis 6000000 Mk. aus den laufenden Einnahmen für Eisenbahnzwecke genehmigt war. Dank dessen nahm der Eisenbahnbau ein schnelleres Tempo an, und bildeten sich in der zweiten, von 1843 bis incl. 1847 zu rechnenden Periode folgende neue Eisenbahngesellschaften:

die Niederschlesisch-Märkische (Breslau-Frankfurt a. O.) bei gleichzeitigem Erwerb von Berlin-Frankfurt a. O. mit Concession von 1843, unter Uebernahme von Actien und Zinsgarantie seitens des Staats

die Köln-Mindener mit Concession von 1843 bei gleicher staatsseitiger Betheiligung

die Bergisch-Märkische (Elberfeld-Dortmund) mit Concession von 1844 unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital, jedoch ohne Zinsgarantie

die Thüringische (Halle-Erfurt-Gerstungen) mit Concession von 1844 gleichfalls unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital, jedoch auch ohne Zinsgarantie

die Niederschlesische Zweigbahngesellschaft (Hansdorf-Glogau) mit Concession von 1844

die Wilhelmsbahngesellschaft (Cosel - Oderberg) mit Concession von 1844

die Prinz-Wilhelmsbahngesellschaft (Steele-Vohwinkel) mit Concession von 1845

die Potsdam-Magdeburger bei gleichzeitigem Erwerb von Berlin-Potsdam mit Concession von 1845

die Berlin-Hamburger mit Concession von 1845

die Stargard-Posener mit Concession von 1846 unter Uebernahme von Actien und Zinsgarantie seitens des Staats

die Neisse-Brieger mit Concession von 1846

die Münster-Hammer mit Concession von 1846

die Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn (Warburg-Lippstadt) mit Concession von 1846

die Aachen-Düsseldorfer mit Concession von 1846

die Aachen-Mastrichter mit Concession von 1846

die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher mit Concession von 1847

die Magdeburg-Wittenbergesche mit Concession von 1847.

Die ausserdem noch 1843 concessionirte Eifeler Eisenbahngesellschaft hatte sich vor Verwirklichung ihres Unternehmens wieder aufgelöst.

Ausserdem übernahm die Regierung bei Erweiterung des Unternehmens der bereits aus der ersten Periode stammenden Oberschlesischen Bahn einen Theil des neu concessionirten Actiencapitals nebst Zinsgarantie und ebenfalls eine solche für eine Anleihe der Rheinischen Eisenbahn. Im Ganzen belief sich die staatsseitige Capitalsbetheiligung in dieser Periode auf 17 631 900 Mk., während sich die übernommenen, durchweg 3 1/2 procentigen Zinsgarantien auf ein Capital von 76 748 100 Mk. erstreckten.

Eine gesetzgeberische Bestimmung über das Verhältniss zwischen dem Staat und den von ihm finanziell unterstützten Bahnen wurde nicht erlassen, solches vielmehr in den einzelnen Concessionen und Verträgen geregelt.

Da wir gleiche finanzielle Engagements des Staats bei Privatbahnen auch in den folgenden Perioden wiederfinden, so mögen der besseren Uebersicht und des Vergleichs halber die in den verschiedenen Zeiträummen dabei beobachteten Principien schon hier angegeben sein.

Bei den vorerwähnten, aus der zweiten Periode stammenden Capitalsbetheiligungen wurde der allmähliche Uebergang der betreffenden Bahnen in das Eigenthum des Staates angebahnt, indem die von demselben übernommenen Actien nicht in den öffentlichen Verkehr gebracht und die auf die Staatsactien entfallenden Zinsen und Dividenden zu Ankauf, resp. Amortisation der Privatactien Verwendung finden sollten; in der dritten Periode erfolgte keine staatsseitige Capitalsbetheiligung; an die aus der vierten Periode stammenden — hier ist die erst in der nächsten Periode eingetretene für die Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn mit inbegriffen — knüpfte die Regierung keine besonderen Ansprüche, bei denjenigen aus der fünften Periode ist ein einheitliches Princip nicht beobachtet, vielmehr den verschiedenen besonderen Verhältnissen Rechnung getragen. • Theils behielt sich der Staat das Recht vor, die betreffenden Bahnen jederzeit für Rechnung der Gesellschaft in Betrieb zu nehmen, theils die Bahnen bereits 10 Jahr nach Eröffnung des Betriebes käuflich zu erwerben, theils wurden beide Bedingungen an die Capitalsbetheiligung geknüpft; in einem Fall, bei der Kreis Oldenburger Bahn mit durchaus nur lokalem Interesse, erfolgte sie bedingungslos.

Bei den in der zweiten Periode übernommenen Zinsgarantien andererseits wurde als Ersatz für die etwaigen Zinszuschüsse und als Aequivalent für das übernommene Risico überhaupt der dritte Theil des Reinertrages über 5% Dividende als „Superdividende“ für den Staat ausbedungen, eine directe Rückzahlung der geleisteten Zuschüsse aber nicht verlangt. Bei denjenigen der dritten Periode wurden diese Punkte in den einzelnen Fällen verschieden behandelt. Bezüglich der erweiterten Zinsgarantien der schon in der zweiten Periode mit solchen bedachten Bahnen trat eine Aenderung obiger Bedingungen nicht ein, doch waren hier diese neuen Zinsgarantien überhaupt nur bedingte, indem sie bloss aus den dem Staat zufliessenden Dividenden und Superdividenden des betreffenden Bahnunternehmens geleistet werden sollten. Bei den anderen, völlig neuen Zinsgarantien wurde zum Theil — und zwar bei denjenigen

aus den ersten Jahren dieses Zeitraums — eine directe Rückzahlung der Zuschüsse ebenfalls nicht verlangt, die Forderung von Superdividenden aber verschärft und zwar auf den vierten Theil des Reinüberschusses über 3½ bis 5 % *und* auf die Hälfte des Mehrbetrages über 5 % *oder* auf den dritten Theil des ganzen Ueberschusses über 3½ % *oder* endlich auf die Hälfte eines solchen über 5 % festgesetzt. Bei den späteren seit 1859, also im letzten Theil der dritten, sowie in der vierten Periode zugebilligten neuen Zinsgarantien wurde stets Rückzahlung der geleisteten Zinszuschüsse aus den etwaigen Reinerträgen späterer Jahre und zwar zuerst noch ohne Zinsberechnung, bei den seit 1875 übernommenen aber nebst 5 % Zinsen ausbedungen. Ausserdem behielt sich der Staat bei Uebernahme der Zinsgarantien theils das Recht vor, falls fünf Jahre hintereinander Zuschüsse erforderlich gewesen seien, die betreffende Bahn so lange für Rechnung der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb zu nehmen, bis in drei aufeinander folgenden Jahren kein Zuschuss mehr nöthig geworden, theils nahm er die Bahnen direct für Rechnung der Gesellschaften in Verwaltung und Betrieb, hier und da besorgte er auch in gleicher Weise bereits die Bauausführung, theils behielt er sich das Recht vor, die Bahnen schon früher, als im 1838er Gesetz vorgesehen, käuflich zu erwerben. — Der noch gegenwärtigen fünften Periode entstammen keine Zinsgarantien.

Wenden wir uns nun wieder den einzelnen Perioden zu, so markirt sich der Beginn der nächstfolgenden *dritten* Periode in 1848 durch den Anfang von Eisenbahnbauten auf Staatskosten. Hierbei folgte die Regierung in erster Linie einer inneren politischen Nothwendigkeit, indem es sich um die Beschäftigung erwerbsloser Arbeiter handelte. Es wurden ungefähr gleichzeitig, wiederum zum Theil mit Rücksicht auf die Arbeiterverhältnisse, 3 räumlich weit voneinander entfernte Linien in Angriff genommen, von denen allerdings auch die volkswirthschaftliche, politische und strategische Nothwendigkeit früher schon erkannt war, und zwar die Saarbrücker Bahn, die preussische Ostbahn und die westfälische Bahnstrecke Lippstadt-Hamm. Der Bau der erstgenannten wurde unterm 28. November 1847 angeordnet, und es bildet diese nur 32 km lange Linie den Grundstein zu dem *heute grössten Staatsbahnnetz* der Erde.

Begonnen wurden die Bauten mit disponiblen Geldern des Eisenbahnfonds. Der weitere Geldbedarf fand bei der inzwischen veränderten Organisation des Staatswesens, nach welcher die gesetzgebende Gewalt durch den König und die beiden Häuser des

Landtages der Monarchie ausgeübt wird, nun wie auch stets später Deckung durch Staatsanleihen, deren erste für Eisenbahnzwecke, und zwar für diese drei Linien im Jahre 1851 aufgenommen wurde. Gleichzeitig mit dem Beginn des Staatsbahnbaues wurde mittelst Allerhöchsten Erlasses vom 17. April 1848 ein Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten neu errichtet und diesem die gesammten Eisenbahnangelegenheiten zugetheilt. Unter diesem unterstanden die Privatbahnen besonderen Eisenbahncommissariaten, deren Zahl sich je nach Erfordern im Lauf der Zeit mehrfach geändert hat, und von denen jetzt 1889 nur noch eins mit Sitz in Berlin besteht. Demselben sind ausser den Privatbahnen auch die innerhalb Preussens gelegenen Theilstrecken ausserpreussischer Staatsbahnen zugewiesen. Als erster Handelsminister von Dauer wurde der Staatsminister von der Heydt berufen, und die gleichzeitig mit dessen Amtsantritt einsetzende dritte Periode kann, da sie auch in anderer Beziehung bis einschliesslich 1862 zu rechnen ist, in welchem Jahre der Rücktritt dieses Ministers erfolgte, als die der Amtsthätigkeit des Ministers von der Heydt bezeichnet werden. Derselbe hat sich um das Verkehrswesen grosse Verdienste erworben, hierbei besonders das Staatsbahnprincip vertreten, andererseits aber auch die Privatbahnen nachdrücklich unterstützt. So beschränkte sich die Regierung nicht nur auf den Bau neuer Linien auf Staatskosten, sondern erwarb auch bereits einige Privatbahnen käuflich und übernahm bei anderen theils auf Grund der Zinsgarantien, theils in freien Verträgen Verwaltung und Betrieb oder auch schon die Bauausführung neuer für Rechnung der Gesellschaften. Die finanzielle Unterstützung der Privatbahnunternehmungen erfolgte in dieser Periode nicht mehr durch Betheiligung seitens des Staats am Anlagecapital, sondern nur noch durch Uebernahme von Zinsgarantien, dies aber in um so umfangreicherer Weise.

Käuflich erwarb die Regierung 1849 die nothleidende Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn (Lippstadt-Paderborn-Warburg-Grenze gegen Kurhessen) gegen Baarzahlung des Kaufpreises, ferner 1852 die Niederschlesisch-Märkische Bahn (einschliesslich der früheren Berlin-Frankfurt a. O.-Bahn durch Zahlung einer festen Rente von 4 % an die St.-Actien, Amortisation derselben und Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner und 1855 die Münster-Hammer Eisenbahn unter gleichen Bedingungen. Die Niederschlesisch-Märkische Bahn hatte übrigens der Staat auf Grund der Zinsgarantie bereits 1850 für Rechnung der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb genommen.

Für Rechnung der betreffenden Gesellschaften nahm der Staat ferner in Verwaltung und Betrieb 1850 die Bergisch-Märkische Bahn, 1851 die Stargard-Posener Bahn, 1854 die Prinz-Wilhelmsbahn (Steele-Vohwinkel), 1857 die Oberschlesische Bahn und die Wilhelmsbahn (Cosel-Oderberg). Ausser Verwaltung und Betrieb besorgte er bereits die Bauausführung resp. die Vollendung des Baues für Rechnung der betreffenden Gesellschaften bei der Aachen-Düsseldorfer, der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher, der Köln-Crefelder und der Rhein-Nahebahn, von denen die beiden letzteren erst aus dieser Periode stammen. Vielen dieser Bahnen gegenüber änderten sich in Folge Besitzwechsels diese Vertragsverhältnisse im Lauf der Zeit, und wir verweisen bezüglich dessen auf die speciellen Artikel über die einzelnen Eisenbahnunternehmungen in den folgenden Theilen des Buches.

Mit Zinsgarantien bedachte die Regierung in dieser Periode neu die Berlin-Stettiner, die Bergisch-Märkische, die Aachen-Düsseldorfer, die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher und die Rhein-Nahebahn-Gesellschaften und erweiterte die Zinsgarantien bei dem Köln-Mindener, dem Rheinischen und dem Oberschlesischen Eisenbahnunternehmen. Die aus dieser Periode stammenden Zinsgarantien erstreckten sich auf ein Capital von 314 250 000 Mk., abgesehen von der für die Münster-Hammer Stammactien beim Ankauf dieser Bahn bewilligten festen Rente.

An neuen Eisenbahngesellschaften bildeten sich in dieser Periode nur
die Köln-Crefelder mit Concession von 1853,
die Rhein-Nahebahn-Gesellschaft mit Concession von 1856 und
die Oppeln-Tarnowitzer ebenfalls mit Concession von 1856.

Ausserdem entstammt dieser Periode die erste schmalspurige Locomotivbahn Preussens und ganz Deutschlands für den öffentlichen Verkehr; es ist dies die Brölthaler Eisenbahn Hennef-Ruppichteroth, welche 1860 einer Commanditgesellschaft seitens der königlichen Regierung zu Köln, zunächst jedoch nur für den öffentlichen Güterverkehr concessionirt wurde. Mit Allerhöchster Concession von 1869 ist dann die Commanditgesellschaft in eine Actiengesellschaft umgeändert, die Bahn bis Waldbröl verlängert, und später auch der Personenverkehr eingeführt worden.

In dieser dritten Periode erfolgten im Kreise der Privatbahngesellschaften einige Fusionen; so erwarb die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft 1857 Düsseldorf-Elberfeld und die Rheinische Eisenbahngesellschaft 1857 Bonn-Köln sowie 1860 Köln-Crefeld.

Die vierte Periode ist das Zeitalter des Eisenbahnkönigs Dr. Strousberg, welcher es verstand, das Privatcapital für das Actienwesen überhaupt, ganz besonders aber für die Eisenbahnunternehmungen geradezu zu begeistern. Durch Einführung bevorzugter Actien, Stammprioritätsactien oder Prioritätsstammactien genannt, gestaltete er das Actienwesen um und wusste gerade hierdurch, durch diese vermeintlich erheblich sicherere Capitalsanlage das Capital leicht flüssig zu machen. Durch Einführung der Generalentreprise brachte er ein neues Element in das Eisenbahnbauwesen, durch welches er den ersten Gründern die Schöpfung ihrer Unternehmungen allerdings erheblich bequemer gestaltete, auf Kosten jedoch der späteren Actieninhaber. Die Bahnen dieser Zeit wurden unvergleichlich theurer als die früheren. Bei der bei Weitem grösseren Nachfrage stieg naturgemäss alles Material im Preise, ebenso das Arbeitslohn, mehr noch aber als dies trat zu dem „Gründergewinn“ noch der Gewinn der Generalentreprise, zu welchem, möchte man sagen, sich grosse Eisenbahnbaugesellschaften bildeten. Alles wurde im grössten Stil betrieben. — Selbstredend wurden diese Bahnen durchweg nothleidende. Einzelne kämpften sich dann glücklich selbst durch, andere wurden durch Eingreifen der Regierung gehalten, noch andere von dieser als finanzielle und Bauruinen käuflich erworben, einige von alten fest fundirten Bahnen durch Garantien und Betriebsverträge gehalten oder im Concursverfahren gekauft, so dass die überhaupt schon geschaffenen Eisenbahnen ihre Gründer glücklich überdauert haben. Dagegen gingen verschiedene Eisenbahngesellschaften vor Durchführung ihrer Unternehmungen wieder ein, ebenso auch alle Eisenbahnbaugesellschaften. Dem genialen Schöpfer und Führer dieser Periode gebührt unstreitig das Verdienst, den Ausbau des Eisenbahnnetzes in schnellstem Tempo wesentlich gefördert zu haben, indess schuf die plötzliche Ueberproduction auch in Verwaltung und Betrieb der Eisenbahnen ungesunde Verhältnisse. Alte, sozusagen ehrwürdige Eisenbahnen mussten im Selbsterhaltungstrieb zu bislang ihnen durchaus unbekannten Tarifmassnahmen greifen, ihre Dienste sogar unter dem Selbstkostenpreise leisten. Die Bahnen waren ihres eigenen Lokalverkehrs nicht mehr sicher; die neuen andererseits mussten sich den ihrigen den in jeder Beziehung leistungsfähigeren alten Linien erst abringen. Ihrer frischen frohen Gründer- und Bauperiode folgte eine um so ernstere und schwerere Betriebszeit.

Auch die Regierung schaffte zu den bereits bestehenden Staatsbahnen neue wichtige Linien, besonders im Gebiet der Ostbahn und die Berlin-Wetzlarer Bahn, durch welch letztere eine

Verbindung der bisher voneinander getrennten östlichen und westlichen Staatsbahnlinien geschaffen wurde. Einen ganz bedeutenden Zuwachs erhielt das preussische Bahnnetz in dieser Periode noch durch die mit den Elbherzogthümern, sowie mit Hannover, Hessen, Cassel, Nassau, Hessen-Homburg und dem Gebiet der bislang freien Stadt Frankfurt a. M. an Preussen überkommenen Bahnen.

Aber auch der grosse finanzielle Krach von 1873 fällt in diese Periode. Unter dessen ersten Nachwehen entstand nur noch ein einziges neues Eisenbahnunternehmen; wir können diese Zeit jedoch keiner anderen Periode zu Lasten schreiben, sie muss derjenigen zugerechnet werden, die sie mit verschuldet hat. Selbstredend hatten unter ihr nicht allein die neuen Bahnen dieser Periode selbst, sondern auch die alten Bahnen mit zu leiden, und diese dritte Periode charakterisirt sich deshalb als die Zeit des höchsten äusseren Aufganges und des tiefsten inneren Niederganges der Bahnen.

Als Chefs des Eisenbahnwesens theilen sich in diese Zeit der Handelsminister Graf Itzenplitz von 1862 bis 1873, und der Handelsminister Dr. v. Achenbach von 1873 bis 1878; der erstere durfte sich des äusseren Glanzes erfreuen, der letztere hatte mit den traurigen Folgen dieses Blenderthums zu kämpfen.

Es entstammen dieser Zeit folgende neue Privatbahnunternehmungen:

die Tilsit-Insterburger Eisenbahn mit Concession von 1862, die erste Strousbergsche Bahn;

die Köln-Soester Eisenbahn mit Concession von 1863, doch löste sich die Gesellschaft noch vor Beginn des Baues wieder auf;

die Ostpreussische Südbahn mit Concession von 1863;

die Preussisch-Niederländische Verbindungsbahn (Viersen-Venlo)	mit	Concession	von	1863
die Berlin-Görlitzer Eisenbahn	"	"	"	1864
die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn	"	"	"	1867
die Märkisch-Posener Eisenbahn (Frankfurt-Guben-Posen)	"	"	"	1867
die Halle-Soran-Gubener Eisenbahn	"	"	"	1868
die Kottbus-Grossenhainer Eisenbahn	"	"	"	1868
die Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn	"	"	"	1868
die Hannover-Altenbekener Eisenbahn	"	"	"	1868

die Linie Uelzen-Langwedel als bremensche Staatsbahn laut Staatsvertrag von 1870

die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn mit Concession von 1870

die Breslau-Warschauer Eisenbahn mit Concession von 1870
die Pommersche Centralbahn „ „ „ 1870
die Berliner Nordbahn „ „ „ 1870
die Oberlausitzer Eisenbahn „ „ „ 1871
die Münster-Enscheder Eisenbahn „ „ „ 1871
die Saal-Unstrutbahn (Grossheringen-Straussfurt) „ „ „ 1872
die Angermünde-Schwedter Eisenbahn „ „ „ 1872
die Aachener Industriebahn „ „ „ 1872
die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn „ „ „ 1872
die Berlin-Dresdener Eisenbahn „ „ „ 1872
die Posen-Kreuzburger Eisenbahn „ „ „ 1872
die Oels-Gnesener Eisenbahn „ „ „ 1872
die Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn „ „ „ 1872
die Cronberger Eisenbahn „ „ „ 1872
die Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn mit Concession von 1872, der Stadt Schmalkalden gehörig;
die Unstrutbahn (Naumburg-Artern) mit Concession von 1872, doch löste sich die Gesellschaft vor Beginn des Baues wieder auf;
die Harburg-Stade-Cuxhavener Eisenbahn mit Concession von 1872, welche 1879 von einer neuen Gesellschaft übernommen und deren Firma hierbei in „Unterelbesche Eisenbahn“ abgeändert wurde;
die Lemförde-Bergheimer Eisenbahn, 1872 der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft concessionirt, welch letztere sich jedoch vor Verwirklichung dieses Unternehmens wieder auflöste;
die Erfurt-Hof-Egerer Eisenbahn mit Concession von 1873, doch löste sich die Gesellschaft vor Beginn des Baues wieder auf;
die Westholsteinische Eisenbahn (Neumünster-Heide-Tönning) mit Concession von 1875;

und nachträglich besonders zu nennen:

die Mechernicher Bergwerkseisenbahn (im Kreise Schleiden des Regierungsbezirks Aachen) mit Concession von 1865, jedoch nur in beschränktem Masse für den öffentlichen Verkehr bestimmt;
die Georgs-Marienhütten-Eisenbahn (bei Osnabrück) 1868 dem gleichnamigen Bergwerks- und Hüttenverein concessionirt, und
die Berliner Stadtbahn, 1874 ursprünglich als Actienunternehmen von bereits bestehenden Eisenbahngesellschaften und dem Staat gegründet, dann aber von letzterem allein als Staatsbahn durchgeführt.

Das Unternehmen der, der dritten Periode entstammenden Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahngesellschaft wurde mit Concession von 1865 auf die „Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn“ erweitert.

Mit den Elbherzogthümern fielen an Preussen:

die Altona-Kieler Bahn, die Schleswigschen Bahnen, die Rendsburg-Neumünstersche Bahn, die Glückstadt-Elmshorner Bahn, welche bei Ausdehnung ihres Unternehmens mit Concession von 1876 den Namen „Holsteinische Marschbahn" annahm, die Schleswig-Klosterkruger Bahn und der räumlich grösste Theil der Lübeck-Büchener Bahn, sämmtlich Privatbahnen, und durch die Friedensschlüsse von 1866 an Privatbahnen die Kurfürst Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Gerstungen - Cassel - Grenze gegen Warburg) die Taunusbahn (Frankfurt a. M. - Wiesbaden), die Homburger Bahn (Frankfurt a. M. - Homburg), die Frankfurt a. M.- Hanauer Bahn, die städtische Verbindungsbahn in Frankfurt a. M. und die Peine - Ilseder Bahn, sowie an Staatsbahnen: die hannöverschen, die nassauischen, die im Bau befindliche Bebra-Hanauer Bahn, sowie Theile der Main-Weser Bahn, der Main-Neckar - Bahn und der Frankfurt a. M. - Offenbacher Bahn, von welch letzterer der Staat 1868 auch den grossherzoglich hessischen Antheil käuflich erwarb, sowie er ausserdem in demselben Jahr den grossherzoglichen Antheil an der Main-Weserbahn in Verwaltung und Betrieb nahm.

Von Privatbahnen gingen in dieser Periode durch Kauf in den Besitz des Staates über:

die in Concurs gerathenen Pommersche Centralbahn und Berliner Nordbahn, sowie mit Rücksicht auf den Bau der Berlin - Wetzlarer Bahn die Zweigbahnen Halle-Cassel und Nordhausen-Nüxei der Magdeburg - Leipziger Bahn und endlich noch die Taunusbahn, ferner in Verwaltung und Betrieb für Rechnung der betreffenden Gesellschaften die Halle - Sorau - Gubener Bahn, die Berlin - Dresdener Bahn, die Münster-Enscheder Bahn und die hinterpommerschen Linien Stargard - Cöslin - Colberg - Danzig der Berlin - Stettiner Eisenbahn, die letzteren auf Grund der Zinsgarantie, und ausserdem noch vorübergehend die Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

Auch innerhalb der Privatbahngesellschaften erfolgten umfangreichere Fusionen; so erwarb die Bergisch - Märkische Eisenbahngesellschaft die Prinz - Wilhelmsbahn, die Aachen - Düsseldorfer, die Ruhrort - Crefeld - Kreis Gladbacher, die Kurfürst - Friedrich-Wilhelms - Nordbahn, welche inzwischen ihre Firma in „Hessische Nordbahn" umgeändert hatte, und einen Theil der Preussisch-Niederländischen Verbindungsbahn; den anderen Theil dieser letzteren kaufte die Rheinische Eisenbahngesellschaft. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft erwarb die Magde-

burg-Wittenbergesche Bahn und die Stammstrecke der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn nebst der Zweigbahn Schönebeck-Lödderburg sowie ausserdem noch die ausserhalb Preussens gelegene Köthen-Bernburger Eisenbahn. Die Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft kaufte die in Concurs gerathene Saal-Unstrutbahn. Die Oberschlesische Eisenbahn endlich erwarb käuflich die Wilhelmsbahn, die Neisse-Brieger Bahn, die Niederschlesische Zweigbahn und nahm die Stargard-Posener Bahn für eigene Rechnung in Betrieb. Die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft nahm die Angermünde-Schwedter Eisenbahn in Betrieb, und die Frankfurt-Hanauer Bahn ging in den Besitz der im Grossherzogthum Hessen domizilirten Hessischen Ludwigsbahn über.

Die Betheiligung am Anlagecapital der Privatbahngesellschaften seitens des Staates beschränkte sich in dieser Periode nur auf ganz vereinzelte Fälle, in denen es sich um das Zustandekommen volkswirthschaftlich wichtiger Linien handelte, und zwar bei der Westholsteinischen Eisenbahn und der Holsteinischen Marschbahn, sowie ausserdem bei der Köln-Mindener Bahn auf Grund besonderer Verhältnisse bei deren Capitalsvermehrung. Sie belief sich in Summa auf 11 076 750 Mk. — Dagegen unterstützte die Regierung wieder mehrere Gesellschaften durch Uebernahme umfangreicher Zinsgarantien und zwar neu die Magdeburg-Leipziger, die Thüringische, die Münster-Enscheder, die Halle-Sorau-Gubener und die Berlin-Dresdener; ausserdem wurden die Zinsgarantien für die Rheinische, die Oberschlesische, die Berlin-Stettiner und die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft noch weiter ausgedehnt. Im Ganzen erstreckten sie sich auf 242 540 000 Mk.

Wir kommen nun zu der bis in die Gegenwart (1889) reichenden fünften Periode. Dieselbe beginnt in 1878 mit der Berufung des Ressortministers von Maybach, welcher unter Entfaltung höchster Energie zunächst das Staatsbahnprincip durch Ankauf fast sämmtlicher grösseren Privatbahnen zur Souveränität brachte und dann unter Anwendung der neu geschaffenen Gattung von Eisenbahnen, der Secundärbahnen, das Bahnnetz im Innern zu engen Maschen ausbaute, hierbei dem höheren Beruf der Staatseisenbahnverwaltung Rechnung tragend, nicht bloss auf die Rentabilität ihrer Linien bedacht zu sein, sondern vor Allem den volkswirthschaftlichen Nutzen derselben im Auge zu haben und deshalb besonders auch die ärmeren Landstriche der Segnungen der Schienenwege theilhaftig zu machen, welche bei dem bisher vorherrschenden Privatbahnprincip, bei welchem naturgemäss hauptsächlich die Rentabilitätsfrage massgebend war, jener noch ent-

behrten. Wo das der Staatsbahnverwaltung mögliche Tempo hinter den Wünschen der Lokalinteressenten zurückblieb, liess die Regierung jedoch auch die Privatindustrie gewähren und unterstützte diese nach wie vor erforderlichen Falls finanziell, jetzt aber ausschliesslich durch Betheiligung am Anlagecapital; die beiden in dieser Periode übernommenen Zinsgarantien wurden durch die Verstaatlichung anderer Bahnen speciell bedingt. Wie in der vierten Periode das Entstehen der vielen grossen Privatbahnunternehmungen die Bildung grosser Eisenbahnbaugesellschaften zur Folge hatte, so begünstigte jetzt in der fünften Periode das Entstehen der zahlreichen kleinen Privatbahnunternehmungen die Unternehmungslust einzelner Eisenbahnbauunternehmer, und es mag hiermit ja auch den Bahneigenthümern im Allgemeinen gedient sein, da ihre Repräsentanten den einschlägigen Verhältnissen meist gar zu fern stehen. Ausserdem hat diese Periode aber auch bezüglich des Betriebes das Pachtbahnwesen in der Hand von Eisenbahnbetriebsunternehmern gezeitigt, und dies gereicht nicht immer zum finanziellen Vortheil der Bahneigenthümer. Eine übertriebene Furcht vor den bei den beschränkten Verhältnissen solcher Lokalbahnen allerdings doppelt schweren Entwickelungsjahren lässt die Bahneigenthümer Betriebsverträge eingehen, die ihnen durch eine kleine Zinsgarantie über die Entwickelungsjahre wohl hinweghelfen, für die spätere Zeit aber sie zuweilen doch gar zu sehr schädigen.

Bei dem käuflichen Erwerb der Privatbahnen in dieser fünften Periode trat ein verschiedenes Verfahren ein; diejenigen, bei welchen den Statuten gegenüber auf die Prioritätsstammactien Dividenden rückständig waren, erwarb der Staat durch Umtausch der Actien gegen Staatspapiere sofort zu vollem Eigenthum oder nahm sie vorher auf kurze Zeit für Rechnung der Gesellschaften noch in Verwaltung und Betrieb; eine Nachzahlung der rückständigen Dividenden erfolgte in beiden Fällen nicht. Die alten Bahnen, welche überhaupt keine Prioritätsstammactien hatten, nahm der Staat zunächst gegen Zahlung einer festen Rente auf die Stammactien für seine eigene Rechnung in Verwaltung und Betrieb und erwarb sie erst nachträglich zu vollem Eigenthum durch Einlösung der Actien. Die beiden einzigen Bahnen mit Pr.-St.-Actien, bei welchen Dividenden nicht rückständig waren, die Cottbus-Grossenhainer und die Aachen-Jülicher, wurden nicht einheitlich behandelt; die erstere nahm der Staat zunächst gegen eine feste Rente in Verwaltung und Betrieb und erwarb sie erst später zu vollem Eigenthum, die Aachen-Jülicher dagegen ging durch sofortigen Umtausch der Actien sogleich gänzlich in den Besitz des Staates über.

Bezüglich der Neubauten wurde und wird im Allgemeinen das Princip beobachtet, dass bei den Secundärbahnen, bei welchen also die lokalen Interessen vorherrschend sind, der Bau überhaupt von der unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Terrains seitens der Interessenten, und in reicheren Gegenden ausserdem von Leistung eines baaren Zuschusses abhängig gemacht wird. Die erste dieser Bedingungen wird meistens auch bei den Privatbahnen untergeordneter Bedeutung gestellt.

Nachdem im Schoss der Regierung die Durchführung des Staatsbahnprincips beschlossen war, sowie mit Rücksicht auf die schon damals bedeutende und noch rapid wachsende Ausdehnung des Bahnnetzes wurde die bisherige Abtheilung für öffentliche Arbeiten von dem Handelsministerium abgetrennt und laut Gesetz vom 7. August 1878 ein eigenes Ministerium der öffentlichen Arbeiten geschaffen, dessen Chef der zunächst zum Handelsminister berufene Staatsminister von Maybach wurde.

Inzwischen waren bereits mit den meisten grossen Privatbahngesellschaften Verhandlungen wegen käuflicher Erwerbung seitens des Staats angeknüpft, und nach und nach wurden verstaatlicht:

laut Gesetz vom 20. Dezember 1879 die Berlin-Stettiner, die Köln-Mindener, die Magdeburg-Halberstädter und die Hannover-Altenbekener Eisenbahn,

laut Gesetz vom 14. Februar 1880 die Rheinische und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn,

laut Gesetz vom 25. Februar 1880 die Homburger Eisenbahn,

laut Gesetz vom 28. März 1882 die Bergisch-Märkische, die Thüringische, die Berlin-Görlitzer, die Cottbus-Grossenhainer, die Märkisch-Posener und die Rhein-Nahebahn.

laut Gesetz vom 13. Mai 1882 die Berlin-Anhaltische Eisenbahn,

laut Gesetz vom 24. Januar 1884 die Oberschlesische, die Breslau-Schweidnitz-Freiburger, die Rechte-Oder-Ufer-, die Altona-Kieler und die Posen-Kreuzburger Eisenbahn,

laut Gesetz vom 17. Mai 1884 die Berlin-Hamburger, die Oels-Gnesener und die Tilsit-Insterburger Eisenbahn,

laut Gesetz vom 23. Februar 1885 die Halle-Sorau-Gubener, die Münster-Enscheder, die Braunschweigische und die Schleswigschen Eisenbahnen,

laut Gesetz vom 28. März 1887 die Berlin-Dresdener, die Nordhausen-Erfurter, die Oberlausitzer, die Angermünde-Schwedter und die Aachener Industriebahn, welch letztere inzwischen ihre Firma in Aachen-Jülicher Eisenbahn umgeändert hatte.

Ausserdem kaufte die Regierung laut Gesetz vom 17. Mai 1884 die der freien Stadt Bremen gehörende Linie Uelzen-Langwedel und deren finanziellen Antheil an Wunstorf-Bremen-Bremerhaven, laut Gesetz vom 8. April 1889 die innerhalb Preussens gelegenen Theilstrecken der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahngesellschaft von Bismarck i. W. und von Bocholt bis an die preussisch-niederländische Grenze gegen Winterswyck sowie noch folgende ausserhalb preussischen Gebiets gelegene Strecken und zwar laut Gesetz vom 7. März 1880 den grossherzoglich hessischen Antheil an der Main-Weserbahn, laut Gesetz vom 24. Januar 1884 den im Besitz des regierenden fürstlichen Hauses von Schaumburg-Lippe gewesenen Antheil an der Strecke Hannover-Minden und laut Gesetz vom 17. Mai 1884 die im Besitz der freien Stadt Hamburg stehende Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn. Endlich gingen noch laut Vertrag vom 26. November 1887 per 1. April 1889 die bisherigen herzoglich gothaischen Staatsbahnen Fröttstädt-Friedrichroda und Gotha-Ohrdruf kostenfrei in den Besitz des preussischen Staats über.

Die Ostpreussische Südbahn, die Marienburg-Mlawkaer und die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahngesellschaften hatten s. Zt. die Kaufofferte des Staats abgelehnt. Andererseits verkaufte die preussische Regierung per 1. April 1888 die Theilstrecke Elsterwerda-Dresden der ehemaligen Berlin-Dresdener Privatbahn an das Königreich Sachsen.

An Privatbahnen erstanden neu in dieser Periode:

die Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn mit Concession von 1878 unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital;

die Wesselburen-Heider Eisenbahn mit Concession von 1878, im Jahre 1881 seitens der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft erworben;

die Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn mit Concession von 1879;

die Hoyaer Eisenbahn (Hoya-Eystrup) mit Concession von 1880;

die Altdamm-Colberger Eisenbahn mit Concession von 1880 unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital;

die Kreis Oldenburger Eisenbahn (Neustadt in Holstein-Oldenburg i. H.) mit Concession von 1880 unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital;

die Stargard-Küstriner Eisenbahn mit Concession von 1881 unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital;

die Eisern-Siegener Eisenbahn mit Concession von 1881;

die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn mit Concession von 1881, Eigenthum der Stadt Perleberg;

die Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn mit Concession von 1881, Eigenthum der Stadt Osterwieck;

die Schleswig-Angeler Eisenbahn	mit	Concession	von	1882
die Rhene-Diemelthalbahn	„	„	„	1882
die Warstein-Lippstadter Eisenbahn	„	„	„	1882
die Ilmebahn (Einbeck-Dassel)	„	„	„	1882
die Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn	„	„	„	1883
die Glasow-Berlinchener Eisenbahn	„	„	„	1883

die Prignitzer Eisenbahn (Perleberg-Wittstock) mit Concession von 1884 unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital;

die Kreis-Eisenbahn Flensburg-Kappeln	mit	Concession	von	1884
die Königsberg-Cranzer Eisenbahn	„	„	„	1884
die Kerkerbachbahn (Dehrn-Kerkerbach-Heckholzhausen)	„	„	„	1884
die Farge-Vegesacker Eisenbahn	„	„	„	1884
die Stendal-Tangermünder Eisenbahn	„	„	„	1885
die Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn	„	„	„	1885
die Dahme-Uckroer Eisenbahn	„	„	„	1885

die Kreis-Altenaer Schmalspurbahnen mit Concession von 1886 unter Betheiligung des Staats am Anlagecapital;

die Neuhaldensleber Eisenbahn (Neuhaldensleben-Eilsleben) mit Concession von 1886;

die Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn mit Concession von 1887

die Wermelskirchen-Burger Eisenbahn mit Concession von 1888, sämmtlich als Bahnen untergeordneterBedeutung (Secundärbahnen) gebaut und betrieben, einzelne davon schmalspurig hergestellt.

Weiterhin entstanden noch auf Grund von Concessionen der Provinzialregierungen etc.

die Frankfurt a. O. - Gütereisenbahn mit Concession von 1881;

die Crefeld-Uerdinger Lokalbahn mit Concession von 1883 und

die Goldbeck-Iden-Giesenslager Anschlussbahn mit Concession von 1886, alle drei dem öffentlichen Verkehr, die erstere aber nur dem Gütertransport und die zweite vorläufig nur dem Personenverkehr dienend.

Ausser den vorstehend, bei den einzelnen Bahnen aufgeführten Capitalsbetheiligungen übernahm der Staat auch noch einen Theil der bei Ausdehnung des Unternehmens der Glückstadt-Elmshorner resp. Holsteinischen Marschbahn zur Schleswig-Holsteinischen Marschbahn ausgegebenen neuen Actien. Im Ganzen belief sich die staatsseitige Capitalsbetheiligung in dieser Periode auf 6 745 700 Mk.

Neue Zinsgarantien übernahm die Regierung in diesem Zeitraum ihrerseits nicht, sie trat aber beim Ankauf der Berlin-An-

haltischen und der Altona-Kieler Bahn in deren Garantieverbindlichkeiten gegenüber der Oberlausitzer resp. den Schleswigschen Bahnen ein; dieselben erstreckten sich auf ein Capital von 30 000 000 Mark, jedoch sind beide Bahnen, wie wir gesehen haben, inzwischen gleichfalls in den vollen Besitz des Staates übergegangen. Von Privatbahnen nahm in diesem Zeitraum der Staat die Ilmebahn, die Kreis Oldenburger, die Farge-Vegesacker und die in dem zum Grossherzogthum Oldenburg gehörenden Fürstenthum Birkenfeld gelegene, von der Rhein-Nahebahn abzweigende Birkenfelder Zweigbahn, sämmtlich für Rechnung der Eigenthümer, in Verwaltung und Betrieb.

In vereinzelten Fällen und zu verschiedenen Zeiten hat die Regierung auch directe baare Beihülfen an Privatbahnen gegeben, und zwar der Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn, der Thüringischen, der Bergisch-Märkischen, der Tilsit-Insterburger, der Ostpreussischen Südbahn-, und der Brölthalbahngesellschaft sowie der Stadt Schmalkalden.

Fassen wir zum Schluss das Verhältniss des Staats zu den noch bestehenden Privatbahnen zusammen, so ergiebt sich Folgendes:

Die Stargard-Posener Bahn steht in Verwaltung und Betrieb des Staats für dessen eigene Rechnung. Derselbe war, wie schon weiter oben angegeben, bei dieser von Anfang an finanziell engagirt durch Betheiligung am Anlagecapital und Uebernahme einer $3\frac{1}{2}$ prozentigen Zinsgarantie für die Privatactien. Das jetzige Verhältniss besteht seit Verstaatlichung der Oberschlesischen Bahn, mit welcher die Stargard-Posener fusionirt war. Der Staat zahlt den St.-Actien eine feste Rente von $4\frac{1}{2}$ % und amortisirt die Privatactien derart, dass die Bahn ungefähr 1895 sein volles Eigenthum wird.

Bei der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn ist der Staat mit Actien betheiligt und berechtigt, entgegen dem Gesetz von 1838 die ganze Bahn bereits von 1897 ab unter Berechnung des Kaufpreises nach jenem, die 1888 concessionirte Zweigbahn von Wilster an den Nordostseecanal aber jederzeit, also auch noch früher, gegen Erstattung der wirklichen Anlagekosten käuflich zu erwerben.

Bei der Westholsteinischen und der Kiel-Eckernförde-Flensburger Bahn ist der Staat gleichfalls durch Betheiligung am Anlagecapital engagirt; weitere besondere Verhältnisse bestehen diesen Bahnen gegenüber jedoch nicht.

Die Altdamm-Colberger und die Stargard-Küstriner Bahn dagegen, bei denen er in gleicher Weise betheiligt ist, darf er jederzeit für Rechnung der Gesellschaften in Betrieb nehmen.

Die Kreis Oldenburger Bahn, von welcher der Staat schon selbst Actien übernommen und durch Erwerb der Altona-Kieler Bahn solche noch dazu erhalten hat, steht seit Verstaatlichung der letzteren für Rechnung der Eigenthümerin in Staatsbetrieb.

Bezüglich der Prignitzbahn und der Kreis Altenaer Schmalspurbahnen, an deren Actiencapital er ebenfalls betheiligt ist, hat er sich das Recht vorbehalten, die Bahnen schon nach 10 Jahren von Eröffnung ab, d. i. 1895 resp. 1898, unter Berechnung des Kaufpreises nach dem 1838er Gesetz für sich zu erwerben, und ausserdem die Prignitzbahn jederzeit für Rechnung der Gesellschaft in Betrieb zu nehmen.

Gewissermassen ist der Staat ferner noch bei der Ostpreussischen Südbahn finanziell engagirt, indem die derselben bewilligte Staatsbeihülfe bedingter Rückzahlung unterliegt.

Andererseits steht ohne pecuniäre Betheiligung seitens des Staats die Ilmebahn seit Uebergang der Braunschweigischen Eisenbahn an den preussischen Staat für Rechnung der Gesellschaft in dessen Betrieb.

Zu den anderen innerhalb Preussens gelegenen Privatbahnen besteht ein besonderes Vertragsverhältniss nicht, dagegen steht der preussische Staat zu zwei ausserhalb Preussens gelegenen Privatbahnen in besonderen Beziehungen. Es sind dies die Werrabahn und die Birkenfelder Zweigbahn. Von der ersteren sind ihm bei Verstaatlichung der Thüringischen Bahn für 3 000 000 Mk. St.-Actien zugefallen, und die letztere steht, wie bereits weiter oben gesagt, für Rechnung der Stadt Birkenfeld als Eigenthümerin in Betrieb der preussischen Staatsbahnverwaltung. In den seit 1879 ertheilten Concessionen ist übrigens zum grössten Theil auf Verlangen die jederzeitige Betriebsüberlassung an Anschlussbahnen gegen eine Rente von mindestens $4\frac{1}{2}$ % des Anlagecapitals und ausserdem die Berechtigung des Staats ausbedungen, bei einer gewissen Bruttoeinnahme während drei aufeinander folgender Jahre — meist 16 000 Mk. pro Kilometer — die Anlage des zweiten Gleises, sowie überhaupt jederzeit erforderlichen Falls den Ausbau der Secundärbahnen zu Vollbahnen fordern zu können.

In allerjüngster Zeit (Oktober 1889) ist die Regierung mit der Westholsteinischen, der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn und der Unterelbeschen Eisenbahngesellschaft sowie mit der Stadt Schmalkalden behufs käuflicher Ueberlassung ihrer Bahnen an den Staat in Verhandlung getreten. Das Ergebniss derselben können wir bei diesem Artikel nicht mehr abwarten, werden es aber im

4. Abschnitt unseres Buches in den einzelnen Artikeln über diese Bahnen selbst bringen.

Die bisher aufgeführten Privatbahnen sind alle solche, welche entweder ganz innerhalb Preussens oder wenigstens nur mit kurzen Theilstrecken ausserhalb Preussens liegen, und deren Gesellschaften ihren Sitz in Preussen haben. Es liegen aber noch Theilstrecken deutscher Privatbahnen innerhalb Preussens, deren Gesellschaften ihren Sitz in anderen deutschen Staaten haben, und zwar von der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn, von der Hessischen Ludwigseisenbahn, von den Vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen, von der Werrabahn, von der Braunschweigischen Landeseisenbahn, von der Eisenberg-Crossener Eisenbahn und von der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Ebenso liegen noch Theilstrecken anderer deutscher Staatsbahnen auf preussischem Gebiet und zwar von den sächsischen Staatsbahnen, den oldenburgischen Staatsbahnen, den oberhessischen Eisenbahnen des Grossherzogthums Hessen, und innerhalb Hohenzollerns von den badischen und den württembergischen Staatsbahnen. Auch die Linien einiger ausserdeutscher Privatbahnen reichen auf preussisches Gebiet herüber und zwar von der österreichischen Lokaleisenbahn, der Almelo-Salzbergener Eisenbahn und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn. Ausserdeutsche Staatsbahnen dagegen reichen nicht nach Preussen herein, vielmehr deckt sich bei diesen der Endpunkt durchweg mit der politischen Landesgrenze. Die Verhältnisse der auf preussischem Gebiet gelegenen Theilstrecken ausserpreussischer Bahnen sind durch besondere Staatsverträge und durch das weiter oben schon erwähnte Gesetz von 1867 über die Eisenbahnsteuer geregelt.

Auf die durch Vertrag vom 7. Dezember 1849 dem preussischen Staatsverbande einverleibten Fürstenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen wurden die früheren preussischen Eisenbahngesetze nicht ausgedehnt, für jene vielmehr unterm 1. Mai 1865 ein besonderes Gesetz über die Anlage von Eisenbahnen erlassen. Dasselbe bestimmt, dass zu solcher die landesherrliche Genehmigung erforderlich sei, sichert die Expropriationsbefugniss zu, bestimmt die Handhabung der Bahnpolizei durch den betreffenden Eisenbahnunternehmer nach dem vom Ressortminister darüber zu erlassenden Reglement und behandelt im Uebrigen noch die Verhältnisse des Grunderwerbs. Dies Gesetz erschien, nachdem unterm 3. März desselben Jahres mit den Regierungen des Königreichs Württemberg und des Grossherzogthums Baden Staatsverträge über die Erbauung bestimmter, Hohenzollern

durchschneidender Linien seitens der beiden genannten Staaten auf deren eigene alleinige Rechnung abgeschlossen worden waren. Es sind dies seitens Württembergs die Obere Neckarbahn Tuttlingen-Rottweil in der Theilstrecke Horb-Sulz, 1867 eröffnet, die Hohenzollernbahn in den Theilstrecken Tuttlingen-Hechingen 1869, Hechingen-Balingen 1874 und Balingen-Sigmaringen 1878 eröffnet, die Untere Donaubahn in der Theilstrecke Mengen-Sigmaringen 1873 und die Allgäubahn Althausen-Ostrach-Pfullendorf 1875 eröffnet. Von badischen Bahnen ist es die Linie Radolfzell-Schwackenreuthe-Krauchenwies-Mengen mit der Zweigbahn Schwackenreuthe-Pfullendorf und der ganz innerhalb Hohenzollerns gelegenen Zweigbahn Krauchenwies-Sigmaringen, sämmtlich 1873 dem Verkehr übergeben. Diese Theilstrecken sind also auf preussischem Gebiet liegende württembergische resp. badische Staatsbahnen, doch hat sich Preussen inhaltlich der genannten Verträge das Recht vorbehalten, dieselben nach Ablauf von 30 Jahren nach Eröffnung sämmtlicher in Rede stehenden Linien gegen Erstattung des Anlagecapitals einschliesslich der Bauzinsen, aber abzüglich des Minderwerthes durch Abnutzung, käuflich für sich zu erwerben. Bezüglich der württembergischen Linien würde dieser Zeitpunkt in das Jahr 1908 und bezüglich der badischen in das Jahr 1903 fallen. Nachträglich wird aus strategischen Rücksichten auf Veranlassung des Reichs und auf Grund besonderen Vertrages zwischen Preussen und Württemberg von 1887 noch die in ihrer Endstrecke auf hohenzollersches Gebiet entfallende Linie Tuttlingen-Inzigkofen bei Sigmaringen seitens Württembergs gebaut, doch ist dieselbe bis ult. März 1889 noch nicht dem Verkehr übergeben. Von diesen Linien entfallen auf den nördlichen Theil des Landes, das frühere Fürstenthum Hechingen, Horb-Sulz und Tübingen-Balingen, während alle anderen sich auf den südlichen Theil Sigmaringen concentriren.

Nachstehend geben wir noch eine Zusammenstellung über die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in den preussischen Landen am Schluss der einzelnen Perioden, aus welcher auch das jeweilige Grössenverhältniss zwischen Staats- und Privatbahnen ersichtlich ist.

Es waren vorhanden

Am Schluss des Jahres	Preussische Staatsbahnen	Preussische Privatbahnen und Theilstrecken ausserpreussischer Bahnen	Summa
1842	—	522 km	522 km
1847	—	2150 „	2150 „
1862	1567 km	4077 „	5644 „
1877	4685 „	12710 „	17395 „
1. April 1889	21610 „	2750 „	24360 „

Von den am 1. April 1889 vorhandenen Eisenbahnen mit genau 24 359,80 km entfallen auf die:

preussischen Staatsbahnen	21 610,21	km
Reichsbahnen	16,98	„
badischen Staatseisenbahnen	20,96	„
oberhessischen Eisenbahnen (grossherzoglich hessischen Staatsbahnen)	28,00	„
oldenburgischen Staatseisenbahnen	82,29	„
sächsischen Staatseisenbahnen	12,61	„
württembergischen Staatseisenbahnen	59,61	„
Aachen-Mastrichter Eisenbahn	7,22	„
Altdamm-Colberger Eisenbahn	122,27	„
Kreis Altenaer Schmalspurbahnen	34,59	„
Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	11,75	„
Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn	36,07	„
Braunschweigische Landeseisenbahn	15,90	„
Breslau-Warschauer Eisenbahn	55,34	„
Brölthalbahn	33,39	„
Crefelder Eisenbahn	60,22	„
Crefeld-Uerdinger Lokalbahn	17,00	„
Cronberger Eisenbahn	9,76	„
Dahme-Uckroer Eisenbahn	12,53	„
Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn	96,89	„
Eckernförde-Kappelner Schmalspurbahn	28,70	„
Eisenberg-Crossener Eisenbahn	0,28	„
Eisern-Siegener Eisenbahn	12,30	„
Farge-Vegesacker Eisenbahn	10,33	„
Kreis-Eisenbahn Flensburg-Kappeln	51,68	„
städtische Verbindungsbahn von Frankfurt a. M.	7,74	„
Frankfurt a. O.-Gütereisenbahn	4,06	„
Georgs-Marienhütter Eisenbahn	7,30	„
Glasow-Berlinchener Eisenbahn	18,01	„
Goldbeck-Giesenslager Anschlussbahn	12,70	„
Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn	31,16	„
Hessische Ludwigsbahn	140,58	„
Hoyaer Eisenbahn	6,91	„
Ilmebahn	13,26	„
Kerkerbachbahn	15,84	„
Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn	78,78	„
Königsberg-Cranzer Eisenbahn	28,30	„
Kreis Oldenburger Eisenbahn	23,12	„
Lübeck-Büchener Eisenbahn	86,50	„

Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn	149,32 km
Mechernicher Bergwerksbahnen	24,89 "
Neuhaldensleber Eisenbahn	31,71 "
Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn	5,18 "
Ostpreussische Südbahn	242,84 "
Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn	28,08 "
Peine-Ilseder Eisenbahn	7,95 "
Pfälzischen Eisenbahnen	8,58 "
Prignitzer Eisenbahn	44,93 "
Rhene-Diemelthalbahn	8,88 "
Schleswig-Angeler Eisenbahn	21,46 "
Schleswig-Holsteinische Marschbahn	237,80 "
Stargard-Küstriner Eisenbahn	98,35 "
Stargard-Posener Eisenbahn	172,31 "
Stendal-Tangermünder Eisenbahn	13,15 "
Unterelbesche Eisenbahn	96,76 "
Warstein-Lippstadter Eisenbahn	30,88 "
Wermelskirchen-Burger Eisenbahn (am 1. April 1889 noch nicht eröffnet)	
Wernshausen-Schmalkalder Eisenbahn	4,06 "
Werrabahn	8,00 "
Westholsteinische Eisenbahn	99,80 "
Wittenberge-Perleberger Eisenbahn	10,54 "
Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn	20,16 "
und auf ausserdeutsche Privatbahnen Theilstrecken der Almelo-Salzbergener Eisenbahn	22,05 "
Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn	40,33 "
Oesterreichische Lokaleisenbahn	6,54 "
sowie auf die dem öffentlichen Verkehr dienenden Anschlussstrecken von der Berliner Ringbahn nach dem Berliner Lagerhof (Actiengesellschaft) und dem städtischen Centralviehof, Eigenthum der Actiengesellschaft resp. der Stadt Berlin, vom preussischen Staat aber pachtweise betrieben	4,11 "
Summa	24 359,80 km

Fürstenthum Reuss ält. L. (Greiz).

Geographie. 316 qkm mit 58 000 Einwohnern. 35,35 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 11,17 km.

Das Fürstenthum besteht aus drei voneinander getrennt liegenden Theilen, aus dem grösseren östlichen mit der Hauptstadt Greiz, zwischen dem Königreich Sachsen und dem Neustadter Kreise des Grossherzogthums Sachsen-Weimar gelegen, aus dem kleineren mittleren mit der Stadt Zeulenroda innerhalb des Fürstenthums Reuss j. L. und aus dem langen schmalen westlichen Theil mit dem Hauptorte Burgk, zwischen Reuss j. L., dem Neustadter Kreis und der preussischen Enclave Ziegenrück gelegen. Alle drei liegen auf dem Thüringer Walde; der grössere Theil wird in der Richtung von Süden nach Norden von der weissen Elster durchflossen, der mittlere von der Weida berührt, während der westliche am oberen Lauf der Saale liegt.

Bei dem gebirgigen Charakter des Landes liefert der Ackerbau nicht den genügenden lokalen Bedarf, dagegen sind Viehzucht und die Gewinnung von Waldproducten bedeutend. Bergbau kommt im Gegensatz zum Fürstenthume Reuss j. L. hier nicht vor, die Industrie aber ist hoch entwickelt, und hierin steht die Haupt- und Residenzstadt Greiz obenan, deren Fabrikate in Woll-, Baumwollwaaren, Kammgarn und halbseidenen Stoffen sich eines Weltrufes erfreuen. Nebenan steht in industrieller Bedeutung mit wichtiger Strumpfwaarenfabrikation und ebenfalls Verfertigung von wollenen und halbwollenen Kleiderstoffen Zeulenroda. In dem westlichen Theile befindet sich bei dem schon oben genannten Orte Burgk ein Eisenwerk.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Trotz der, wie wir gesehen haben, industriellen Wichtigkeit der Stadt Greiz musste das Fürstenthum lange Zeit der erstrebten Eisenbahnverbindung entbehren. Das Königreich Sachsen, an dessen Staatsbahnnetz einzig und allein der Anschluss zu suchen war, fand sich zur Ausführung einer derartigen Bahn auf eigene Kosten nicht bereit, die fürstliche Regierung konnte ihr Budget nicht derartig belasten, wie es die Anlage einer Vollbahn mit sich bringt, die Zulässigkeit leichteren, billigeren Baues der Secundärbahnen war aber noch nicht aufgestellt, resp. anerkannt. Deshalb bemühten sich die fürstliche Regierung und mit ihr die Industriellen der Stadt Greiz um die Herstellung einer Eisenbahnverbindung durch eine Actiengesellschaft, und Dank der Bereitwilligkeit der ersteren, sich mit ansehnlichem Betrage an dem Anlagecapital einer solchen zu betheiligen, glückte es, das Unternehmen in dieser Weise durchzuführen. Die fürstliche Regierung übernahm

300000 Mk. St.-Actien mit bedingtem Dividendenverzicht, und es wurde die in Rede stehende Linie von Greiz östlich an die sächsische Staatsbahnlinie Leipzig-Hof unter dem Namen Greiz-Brunner Bahn 1865 dem Betriebe übergeben.

Die zweite Schienenverbindung erhielt der östliche Theil des Fürstenthums 1875 in der Sächsisch-Thüringischen Eisenbahn (Wolfsgefährt-Greiz-Weischlitz).

Der mittlere Theil und mit ihm die Stadt Zeulenroda wurde erst 1883 durch Eröffnung der königlich sächsischen Staatsbahnstrecke Mehltheuer-Weida (welche als Privatbahnunternehmen im Bau begonnen worden war) in das Schienennetz gezogen.

Der westliche Theil erfreut sich bis jetzt 1889 noch nicht einer Eisenbahnverbindung, eine solche ist ihm aber nunmehr auch gesichert in der seitens Preussens 1888 auf eigene Staatskosten zur Bauausführung beschlossenen Linie Triptis-Auma-Ziegenrück-Lobenstein-Blankenstein.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind der fürstlich reuss-plauischen Regierung unterstellt.

Die innerhalb des Fürstenthums gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 35,35 km, welche durch den inzwischen erfolgten Verkauf der Greiz-Brunner und der Sächsisch-Thüringischen Eisenbahn sämmtlich im Besitz und Betrieb des Königreichs Sachsen stehen.

Fürstenthum Reuss j. L. (Schleiz-Gera).

Geographie. 826 qkm mit 114000 Einwohnern. 56,96 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 6,90 km.

Das Fürstenthum besteht aus einem grösseren südlichen Theil mit der Stadt Schleiz, zwischen den Königreichen Sachsen und Bayern, der preussischen Enclave Ziegenrück und verschiedenen thüringischen Staaten, aus einem kleineren mittleren zwischen dem Greizer und Zeulenrodaer Bezirk des Fürstenthums Reuss ä. L. und aus dem wiederum grösseren nördlichen Theil mit der Haupt- und Residenzstadt Gera zwischen der preussischen Provinz Sachsen, den beiden Theilen des Herzogthums Altenburg und dem Neustadter Kreise des Grossherzogthums Sachsen-Weimar gelegen, sowie aus einigen unbedeutenden Exclaven.

Die beiden erstgenannten Theile bilden den oberländischen und der Geraer den unterländischen Bezirk.

Der erstere liegt gänzlich auf dem Thüringer Walde, der unterländische dagegen nur noch auf den nordöstlichen Ab-

dachungen desselben. Jener wird von der Saale in ihrem oberen Lauf, dieser von der weissen Elster durchflossen.

In dem oberländischen Bezirk finden sich zahlreiche Waldungen, welche für den Ackerbau weniger Raum lassen, dagegen ist hier die Viehzucht bedeutend; in dem flacheren unterländischen Bezirk ist der Ackerbau vorherrschend. Der Bergbau liefert Braunkohlen im Geraischen, Erze und Salz im oberländischen Bezirk.

Haupthandels- und Industrieplatz ist die Haupt- und Residenzstadt Gera mit Kammwollwaarenfabrikation (Tibet), Kamm- und Streichwollgarnspinnereien, Färbereien, Pechsiedereien, Gerbereien, Harmonika-, Tabak-, Wagen- und Maschinenfabriken. Im oberländischen Bezirk sind als Industrieorte von Bedeutung die frühere Residenz Schleiz und Lobenstein, bei welch letzterer Stadt sich auch Eisenhammerwerke befinden.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Betreffs der Entwickelung des Eisenbahnwesens müssen die beiden Bezirke völlig getrennt behandelt werden. Dem unterländischen Bezirk hat die wegen ihrer industriellen Bedeutung von den Eisenbahnunternehmern viel umworbene Stadt Gera ein umfangreiches Schienennetz verschafft, so 1859 die erste Eisenbahnverbindung nach Norden in der Zweigbahn Weissenfels-Gera der Thüringischen Eisenbahn; dieser folgte 1865 die Gössnitz-Geraer Eisenbahn, welche den Anschluss an das sächsische Bahnnetz herstellte, 1871 die Gera-Eichichter Bahn, ebenfalls ein Theil des thüringischen Gesammtunternehmens, und 1876 die Weimar-Geraer Bahn.

Der oberländische Bezirk, und zwar auch nur der oben erwähnte mittlere kleine Theil erhielt den ersten Schienenweg erst 1883 in der königlich sächsischen Staatsbahnstrecke Mehltheuer-Weida. Der südliche grösste Theil verdankt seine bisher einzige Eisenbahnverbindung der eigenen Regierung, indem diese, im Interesse ihrer Stadt Schleiz, auf Staatskosten von dort östlich bis an die königlich sächsische Grenze baute, während die Fortsetzung nach der Station Schönberg (der sächsischen Staatsbahnstrecke Leipzig-Hof) von der königlich sächsischen Regierung auf eigene Kosten ausgeführt wurde, welche auch den reussischen Theil seit Eröffnung 1887 pachtweise mit in Betrieb hat.

Eine weitere Eisenbahnverbindung ist diesem Theil und speciell auch der hier nächst Schleiz wichtigsten Stadt Lobenstein in der 1888 von Preussen zur Ausführung beschlossenen preussischen

Staatsbahnstrecke Triptis - Ziegenrück - Lobenstein - Blankenstein gesichert.

Von den oben genannten Privatbahnunternehmungen unterstützte die fürstliche Regierung in Gemeinschaft mit den anderen betheiligten Staaten die Gera - Eichichter und Weimar - Geraer Eisenbahn durch Zinsgarantien; dieselbe belief sich bei der ersteren auf $3^1/_2$ % für die St.-Actien Lit. C der Thüringischen Eisenbahn, und bei der letzteren auf $4^1/_2$ % für das St.-Actiencapital. Die Weimar - Geraer Zinsgarantie musste während ihrer ganzen zehnjährigen Dauer bis 1886 stets voll, und die Gera - Eichichter bis zum Uebergang der Thüringischen Bahn in den Besitz des preussischen Staates 1882 alljährlich ebenfalls mit hohen Beträgen in Anspruch genommen werden. Bei der Verstaatlichung des letztgenannten Unternehmens erhielt die fürstliche Regierung in Compensirung ihrer Verpflichtungen und Forderungen aus Zinsgarantie und Eisenbahnsteuer, unter Ablösung beider eine einmalige Abfindung von 190 000 Mk.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind im Fürstenthum dem fürstlich reussischen Ministerium unterstellt.

Die innerhalb des Fürstenthums gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 56,96 km.

Hiervon entfallen auf:

die eigene Staatsbahnstrecke Schleiz - Grenze	8,88	km
die königlich sächsischen Staatsbahnen	16,18	„
die königlich preussischen Staatsbahnen	16,86	„
die Weimar - Geraer Eisenbahn	15,04	„
Summa	56,96	km

Königreich Sachsen.

Geographie. 14 993 qkm mit 3 254 000 Einwohnern. 2344,85 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 15,64 km.

Das Königreich besteht aus einem in sich abgerundeten Ganzen, von welchem nur vier kleine Exclaven unweit der Westgrenze getrennt liegen. Der politischen Eintheilung nach wird dasselbe im Nordosten, Norden und Nordwesten von den preussischen Provinzen Schlesien und Sachsen, im Westen vom Herzogthum Sachsen-Altenburg, von dem östlichen Theil des Grossherzogthums Sachsen-Weimar, von den beiden Fürstenthümern Reuss ältere und jüngere Linie und von dem Königreich Bayern, im Süden und Südosten aber von dem österreichischen Kronlande Böhmen begrenzt.

In hydrographischer Beziehung gehört Sachsen mit Ausnahme des äussersten Ostens dem Stromgebiet der Elbe an. Diese selbst durchfliesst das Land mit ihrem oberen Lauf in der Richtung von Südosten nach Nordwesten. Von deren Neben- und Zuflüssen gehören linksseitig die Mulde (Zwickauer und Freiberger Mulde), die Zschopau, die Flöha, die weisse Elster und die Pleisse und rechtsseitig die schwarze Elster und die Spree hierher. Die den äussersten Osten des Landes durchfliessende Lausitzer Neisse strömt der Oder zu.

In seinem südlichen Theil ist Sachsen durchweg gebirgig, westlich der Elbe erhebt sich das „Sächsische Erzgebirge“ und östlich derselben das „Lausitzer Gebirge“. Die zunächst des Stromes gelegenen Theile beider führen auch den Namen Elbsandsteingebirge oder „Sächsische Schweiz“. Nach Norden zu verflachen sich beide Gebirge, doch ist der Uebergang zu dem norddeutschen Tieflande ein sehr allmählicher, so dass nur die äussersten Grenzstriche gegen Preussen hin eben sind.

Das Königreich Sachsen gehört zu den gesegnetsten und industriereichsten Ländern von ganz Europa; Alles, was cultivirt, Alles, was betrieben wird, steht in hoher Blüthe. Innerhalb Deutschlands ist es in Rücksicht auf die Dichtigkeit und Regsamkeit seiner Bevölkerung, auf die Ergiebigkeit seiner Naturproducte und seiner Industrie und auf die engen Maschen seines Schienennetzes dem Bienenstocke desselben zu vergleichen.

In den flacheren Gegenden ist die Landwirthschaft gut entwickelt, mit ihr ist bedeutende Rindvieh- und Schafzucht verbunden; dass trotzdem Beides den eigenen Bedarf nicht deckt, erklärt sich aus der überaus starken Bevölkerung. Die gebirgigen Gegenden weisen ausgedehnte, vorzüglich cultivirte Forsten auf. Der Bergbau liefert Steinkohlen in dem Zwickauer und in dem Luganer Becken sowie in dem Plauenschen Grunde bei Dresden, Braunkohlen bei Grimma, Oschatz, Bautzen und Zittau, sowie Blei-, Eisen- und Zinnerze; auch wird Silber und Wismuth gewonnen, und im Elbsandsteingebirge werden in grossen Massen Sandsteine gebrochen.

Die Industrie ist ganz ausnehmend entwickelt und äusserst vielseitig; sie erstreckt sich auf Spinnereien, Leinen- und Damastwebereien, auf Fabrikation von wollenen, baumwollenen und halbwollenen Waaren, auf Spitzenmanufactur, auf Papier-, Porzellan- und Uhrenfabrikation, sowie auf alle Zweige der Eisenbranche. Das ganze Land bildet gewissermassen einen grossen Industrieort; die Hauptplätze sind hierbei die Lausitz, das Erzgebirge sowie die Städte Chemnitz, Glauchau, Meerane und Crimmitschau.

Dies Alles zusammen genommen ergiebt naturgemäss einen überaus lebhaften Handel, dessen Mittelpunkt Leipzig mit seinen bekannten Messen und Wollmärkten ist. Die commerzielle Bedeutung dieses Platzes reicht aber, wie bekannt, weit über die Grenzen des Königreichs; es ist betreffs des deutschen Handels Berlin und Hamburg an die Seite zu stellen; bezüglich des Buchhandels sowie des Pelzwaarengeschäfts aber ist es noch jetzt der Hauptstapelplatz im Welthandel.

Die Haupt- und Residenzstadt des Königreichs ist Dresden.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Vor Beginn der Eisenbahnaera war Leipzig ganz unbestritten der Mittelpunkt des deutschen Binnenhandels. Aus allen Himmelsrichtungen liefen hier die grossen Handelsstrassen zusammen, und seine Messen vermittelten das Grossgeschäft für alle Handelszweige. Schon die Möglichkeit, dass die Eisenbahnen ein neues massgebendes Verkehrsmittel werden könnten, musste deshalb Leipzig veranlassen, nicht erst anderer Orten Versuche hierüber abzuwarten, sondern seinerseits auch darin die Führung zu übernehmen. Der Deutsch-Patriot Friedrich List, in kühnem Geistesfluge seiner Zeit vorauseilend, bezeichnete bereits 1832 Leipzig als den Ausgangs- und späteren Mittelpunkt eines deutschen Bahnnetzes*); sächsische Lokalpatrioten, wiederum durch List angespornt, lenkten zunächst ihre Bestrebungen auf eine Schienenverbindung Leipzigs mit Dresden als der Hauptstadt des Königreichs. Unterm 20. November 1833 legten sie eine an das Staatsministerium gerichtete Petition um Genehmigung zur Herstellung dieser Bahn durch eine Actiengesellschaft an der Leipziger Börse zur Sammlung von Unterschriften aus, und in wenigen Tagen wurden mehrere Hundert solcher erzielt. Die Staatsregierung wandte der Angelegenheit ungesäumt ihre Aufmerksamkeit und Unterstützung zu, und vergingen mit den vorbereitenden Schritten auch noch $1^1/_2$ Jahr, ehe am 6. Mai 1835 die Bahn in der beantragten Weise genehmigt wurde, so ward die Leipzig-Dresdener Eisenbahn mit Eröffnung der ersten Theilstrecke Leipzig-Althen am 24. April 1837 und der der ganzen Bahn am 7. April 1839 doch die erste grössere Locomotiveisenbahn Deutschlands, für welches sie überhaupt als das bahnbrechende Eisenbahnunternehmen unzweifelhaft anzusehen ist. Der königlichen Staatsregierung gebührt hierbei vor Allem der Ruhm, nicht

---

*) Siehe Lists Entwurf zu einem Eisenbahnnetz Deutschlands auf Seite 6.

nur die Ausführung dieses Unternehmens in jeder Hinsicht erleichtert und gefördert, sondern als die erste der deutschen Regierungen von den engeren Verhältnissen des eigenen Landes sich losgelöst und von vornherein auf durchgehende Schienenwege bedacht gewesen zu sein, hierzu den Nachbarstaaten gegenüber auch die Initiative ergriffen zu haben. Schon in der Concession für die Leipzig-Dresdener Eisenbahn sowie auch in dem unterm 3. Juli 1835 für dieselbe erlassenen Expropriationsgesetz war deren Verlängerung bis an die Landesgrenzen in Aussicht genommen, und bereits unterm 10. August 1837 wurde letzteres auf Linien von Leipzig über Altenburg und Plauen i. V. bis an die bayerische Grenze gegen Hof, von Dresden über Bautzen (damals noch Budissin genannt) durch die Lausitz nach der preussischen und nach der österreichischen Grenze, sowie von Riesa nördlich nach der preussischen Grenze bei Nieska (nicht etwa Niesky) ausgedehnt. Bei Genehmigung dieses Gesetzes durch die sächsische Ständeversammlung ermächtigte dieselbe die Regierung ohne Weiterungen zur finanziellen Unterstützung von Eisenbahnunternehmungen, sobald diese die Verbindung mit Eisenbahnen benachbarter Staaten herstellen würden. Wenn von anderen Seiten dies so aufgefasst und dargestellt worden ist, dass Sachsen hierdurch in eine passive Lage versetzt und auf Unterhandlungen mit dem Auslande angewiesen worden sei, so müssen wir dem gegenüber nochmals betonen, dass gerade in der frühzeitigen Loslösung von den rein lokalen Interessen der Ruhm der sächsischen Regierung liegt! Dieselben wurden hierdurch ja nicht bei Seite gesetzt, vielmehr gerade dadurch von vornherein den beabsichtigten vaterländischen Bahnen ein internationaler Charakter verliehen, für diese der grosse Durchgangsverkehr erzwungen und verhindert, dass bei Gestaltung des grossen Bahnnetzes Sachsen umgangen wurde. Sachsen und seine Bahnen haben die Segnungen dieser ersten Massnahmen bis in die jüngsten Jahre hinein verspürt; erst bei der fortgesetzten Verdichtung des Schienennetzes nach den grossen Eisenbahnverstaatlichungen seitens Preussens ist ein Theil der sächsischen Linien betreffs des Durchgangsverkehrs abgebaut worden.

In der Landtagssession 1839/40 nahmen jene Pläne für Gestaltung des Eisenbahnnetzes festere Formen an; die in dieser zwischen Regierung und Ständen getroffenen Vereinbarungen bilden das Programm für die erste Entwickelung des Eisenbahnwesens in Sachsen. Dieselben gingen dahin, dass die Verbindung Sachsens auf der einen Seite mit Bayern und auf der anderen Seite mit Schlesien und mit Böhmen durch Eisenbahnlinien zu bewerkstelligen

sei, welche sich an die Leipzig-Dresdener Eisenbahn anlehnen und so viel als möglich das Innere des Königreichs durchschneiden sollten, dass ferner das industriell hochwichtige Erzgebirge mit der Linie Leipzig-Hof in Schienenverbindung zu bringen sei, dass die Ausführung dieser Bahnen an Privatgesellschaften überlassen werden sollte, der Staat jedoch durch Betheiligung am Anlagecapital mit nur beschränktem Dividendengenuss diese Unternehmungen unterstützen, erforderlichen Falls aber die Bahnen auch ganz auf Staatskosten ausführen möchte. Es war dies ein klares zielbewusstes Programm zur Gestaltung eines sächsischen Eisenbahnnetzes zu einer Zeit, als man sich in den anderen deutschen Staaten mit der Projectirung einzelner Linien abquälte. Regierung und Stände waren sich klar, dass jenes Netz geschaffen werden müsse; zur Vermeidung einer zu hohen Belastung der Staatskasse sollte die Ausführung wenn möglich der Privatindustrie überlassen werden, der Staat aber diese Unternehmungen finanziell unterstützen, um sich dadurch mehr als nur eine obrigkeitliche Beeinflussung zu sichern, erforderlichen Falls jedoch auch alleinige staatsseitige Durchführung des als nothwendig Erachteten erfolgen. Nachdem inzwischen nach Preussen hinein eine wichtige Schienenverbindung seitens der Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie und einer besonderen preussischen Gesellschaft in der Linie Leipzig-Magdeburg bereits 1840 hergestellt worden, bezüglich der Verbindung mit Bayern im Staatsvertrage vom 14. Januar 1841 der Bau der Linie Leipzig-Hof-Nürnberg, bezüglich der Verbindung mit Oesterreich an Stelle der 1837 ins Auge gefassten Linie durch die Lausitz unterm 9. August 1842 die Herstellung der Bahn Dresden-Prag-Wien bereits vereinbart und bezüglich der Verbindung östlich mit Preussen Verhandlungen angebahnt waren, wurde in der Landtagssession 1843 diese letztere auf die Linie Dresden-Bautzen-Löbau-Görlitz festgesetzt und ausserdem zur Verbindung des Landes mit dem Westen — Frankfurt a. M., Rheinland, Belgien und Frankreich — eine Bahn von Leipzig an die bereits projectirte „Thüringische Eisenbahn“ (Halle-Gerstungen) sowie im Interesse der lokalen Verhältnisse bezüglich des Erzgebirges an Stelle der 1839/40 beabsichtigt gewesenen Schienenverbindung mit der sächsisch-bayerischen Linie Leipzig-Hof die Linie von Riesa nach der Fabrikstadt Chemnitz, welche gleichzeitig den Schlüssel des Erzgebirges bildet, und endlich bezüglich der industriereichen südlichen Oberlausitz eine Zweigbahn von Löbau nach Zittau beschlossen. Mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn und den vorstehend aufgeführten Linien, welche sämmtlich, allerdings erst nach und nach bis 1856,

verwirklicht worden sind, war der Rumpf für das sächsische Bahnnetz gegeben, aus welchem sich dann im Lauf der Zeit durch Einfügung minder wichtiger Linien das gegenwärtig eng gemaschte Schienennetz herausgebildet hat. Der Staat wollte und sollte hierbei, wie bereits angegeben, nur insoweit selbst als Eisenbahnunternehmer auftreten, als sich keine leistungsfähigen Privatunternehmer fänden; seine Mitwirkung aber bei den Privatbahnunternehmungen wurde fest geregelt, und zwar dahin, dass er bei den einzelnen Bahnen bis zum dritten Theil des erforderlichen Actiencapitals übernehmen, dass er den Gesellschaften die auf 4% festzusetzenden Bauzinsen abzüglich des Reinertrages aus etwa eröffneten Theilstrecken in der Art vorschiessen solle, dass diese Beträge dem staatsseitigen Anlagecapital noch extra zuzurechnen seien, dass er auf die ersten fünf Betriebsjahre der einzelnen Bahnen den Privatactien eine Dividende von 4% garantire, dass er bezüglich seiner Antheile auf Bauzinsen gänzlich verzichte und später an dem Reingewinn nur bedingungsweise theilnehme, und endlich, dass er sich bei den Concessionen das Recht ausbedinge, nach einem gewissen Zeitraum die Bahnen käuflich zu erwerben. Hierbei sei besonders erwähnt, dass weder Regierung noch Stände im Princip gegen staatsseitigen Bau und Betrieb waren, dass aber gerade aus dem Schoss der Regierung heraus im Interesse möglichst schnellster Verwirklichung der aufgestellten Projecte man sich für das Privatbahnsystem mit staatsseitiger Betheiligung entschied. So entstanden:

die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn (Leipzig-Hof)	mit Concession von 1843
die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn (Dresden-Görlitz)	„ „ „ 1844
die Löbau-Zittauer Eisenbahn	„ „ „ 1845
die Chemnitz-Riesaer Eisenbahn	„ „ „ 1845

sämmtlich durch Actiengesellschaften ins Leben gerufen; die Bahn zur Verbindung mit Oesterreich dagegen wurde in der Linie Dresden-Bodenbach auf Grund der Verordnung von 1845 als die erste sächsische Staatsbahn hergestellt, da sich keine der Regierung genehme Privatgesellschaft zur Ausführung derselben gefunden hatte. Die Bahnen von Riesa nördlich nach Preussen zur Verbindung mit Berlin und von Leipzig westlich zum Anschluss an die „Thüringische Eisenbahn“ kamen seitens aussersächsischer Actiengesellschaften zur Ausführung, und zwar die erstere seitens der „Berlin-Anhaltischen“ und die letztere seitens der „Thüringischen Eisenbahngesellschaft“.

Auf die genannten vier sächsischen Eisenbahngesellschaften kamen die 1843 aufgestellten Grundsätze mehr oder weniger zur Anwendung; bei allen vier betheiligte sich der Staat mit dem vierten resp. dritten Theil des Anlagecapitals, im Ganzen mit 14 475 000 Mk.; bei der „Sächsisch-Bayerischen“ und bei der „Sächsisch-Schlesischen“ zahlte er ausserdem die Bauzinsen für die Privatactien und verzichtete auf solche für seine Staatsactien, sowie auch bedingungsweise auf Theilnahme am Reingewinn; für die Privatactien der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn übernahm er ausserdem auf die Dauer der ersten fünf Betriebsjahre eine 4procentige Zinsgarantie; bei allen wiederum behielt er sich das Recht vor, die einzelnen Bahnen nach 25 Jahren ab Eröffnung gegen Abfindung der Actionäre auf Grund der Durchschnittsdividende der letzten 10 Jahre unter Ausscheidung des besten und des schlechtesten, mindestens aber gegen Erstattung des Nominalwerthes der Actien käuflich für sich zu erwerben. Von diesen vier Gesellschaften gerieth jedoch die Sächsisch-Bayerische und die Chemnitz-Riesaer noch vor Vollendung ihrer Linien in finanzielle Nothlage, da die ursprünglichen Anlagecapitalien sich als unzureichend erwiesen und die Beschaffung der noch fehlenden Mittel ihnen nicht glückte. Der Staat sah sich deshalb genöthigt, diese Bahnen schon 1847 resp. 1850 auf Antrag der Gesellschaften käuflich für sich zu übernehmen, sowie er auch 1851 die 1847 bereits fertig gestellte Sächsisch-Schlesische Bahn gleichfalls auf Antrag der Gesellschaft zu Eigenthum erwarb. Da diese vertragsgemäss die von ihr ausgehende Löbau-Zittauer Eisenbahn in Betrieb gehabt hatte, kam letztere dadurch mit unter Staatsverwaltung. So war durch die Macht der Verhältnisse das ursprünglich beschlossene Privatbahnsystem derartig durchbrochen, dass von den Bahnen dieses ersten Zeitraumes nur die Leipzig-Dresdener Eisenbahn in Privatbesitz und Betrieb blieb.

Mit den bisher genannten Bahnen und Linien war das erste Programm erfüllt und der Rumpf für das sächsische Bahnnetz geschaffen. Der weitere Ausbau desselben erfolgte theils seitens des Staats, theils seitens der Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie, theils seitens neu gebildeter Actiengesellschaften. An solchen neuen Privatbahnunternehmungen entstanden zunächst:

die Albertsbahn (Dresden-Tharandt)	mit	Concession	von	1854
die Zittau-Reichenberger Eisenbahn	„	„	„	1855
die Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn	„	„	„	1856
die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn	„	„	„	1859
die Bockwaer Kohlenbahn	„	„	„	1860

die Grossenhainer Zweigbahn (Pristewitz-Grossenhain)	mit Concession von 1862
die Greiz-Brunner Eisenbahn	„ „ „ 1864
die Linie Kieritzsch-Borna,	„ „ „ 1865

letztere Eigenthum der Stadt Borna.

Da der Staat, soweit es seine Finanzen gestatteten, wie schon erwähnt, gleichzeitig umfangreiche Eisenbahnbauten ausführte, betheiligte er sich bei diesen Eisenbahnen nicht mehr durch Uebernahme von Actien oder finanzielle Garantien; nur bei der Zittau-Reichenberger Bahn, deren grösster Theil auf österreichischem Gebiet liegt, übernahm er zufolge des Staatsvertrages mit Oesterreich den anderweitig nicht unterzubringenden Theil des Anlagecapitals und ausserdem in Gemeinschaft mit Oesterreich auf die Dauer von 40 Jahren eine 4procentige Zinsgarantie für die Privatactien nach dem Verhältniss zu der auf jedes Land entfallenden Länge. Das Ankaufsrecht behielt sich der Staat wiederum bei allen diesen Bahnen vor, doch wurde diese Frage nicht mehr wie früher einheitlich behandelt, Zeitpunkt und Kaufpreis vielmehr verschieden vereinbart. Der Zeitpunkt wurde auf 20 Jahre, auf 25 Jahre oder auch auf 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und der Kaufpreis auf den 25fachen Betrag der Durchschnittsdividende der letzten zehn Jahre oder der letzten fünf Jahre, oder auf den 20fachen Betrag derjenigen der letzten fünf Jahre oder bei den nur mit Theilstrecken in Sachsen gelegenen Bahnen auf Erstattung des verwendeten Anlagecapitals festgesetzt. Die meisten dieser Bahnen und zwar die Zittau-Reichenberger, die Chemnitz-Würschnitzer und die Kieritzsch-Bornaer, nahm der Staat gegen einen gewissen Procentsatz der Bruttoeinnahmen oder, und zwar die Oberhohndorf-Reinsdorfer und die Greiz-Brunner, für Rechnung der Eigenthümer in Betrieb, so dass nur die Albertsbahn, die Grossenhainer Zweigbahn und die Bockwaer Kohlenbahn von den Eigenthümern selbst betrieben wurden. Käuflich erwarb der Staat in dieser Zeit nur solche Privatbahnen, welche einen Theil durchgehender, in ihren anderen Theilen ihm bereits gehöriger Linien bildeten. Es waren dies die Albertsbahn (Dresden-Tharandt) als Anfangsstrecke der Linie Dresden-Chemnitz und die Strecke Borna-Kieritzsch als Mittelglied der Linie Leipzig-Chemnitz.

Hatte sich in dem eben behandelten Zeitraum, den 50er und 60er Jahren, das Privatcapital den Eisenbahnunternehmungen ziemlich fern gehalten und die Gründung neuer Privatbahngesellschaften sich immer nur auf kurze Linien erstreckt, so trat von 1870 an auch im Eisenbahnwesen eine völlige Gründungswuth ein.

Wie in Preussen, so fand auch im Königreich Sachsen die anderweitige Gestaltung des Actienwesens durch Einführung bevorzugter Actien (Stammprioritäts- oder Prioritätsstammactien) und die Generalentreprise mit all ihren Nachtheilen für die Bahneigenthümer Eingang. Durch die scheinbar sicherere Capitalsanlage in der bevorzugten Actiensorte, durch die für die Eisenbahngesellschaften zunächst so bequeme Einrichtung der Generalentreprise, welche den Vorständen jener die Mühen des Bahnbaues abnahm, und durch die Gründerwuth, welche sich mit dem Milliardensegen des Krieges 1870/71 über Deutschland ergoss, kamen wie in Preussen so auch im Königreich Sachsen ungesunde Verhältnisse in das Eisenbahnwesen. Dieselben wurden hier wohl durch ein in seinen schweren Folgen nicht geahntes Versehen der Regierung ganz besonders erleichtert, indem diese betreffs Beschaffung der Anlagecapitalien gar zu leichte Concessionsbedingungen stellte. Es brauchte nämlich höchstens nur noch die Hälfte des Anlagecapitales durch Stammactien beschafft zu werden, während der andere Theil durch St.-Pr.-Actien oder gar durch Pr.-Obligationen aufgebracht werden durfte. Auf diese Weise wurde das Privatcapital den Eisenbahnunternehmungen überaus geneigt gemacht, und in der Sucht, zu gründen und zu bauen, Eisenbahnen herauf beschworen, welche bei nur geringer Ertragsfähigkeit das auf dem Papier hohe und noch dazu theure Anlagecapital unmöglich vertragen konnten. Prioritätsobligationen sind aber directe Schulden der Gesellschaften, und die St.-Pr.-Actien wurden bei ungenügenden Betriebsergebnissen und dem dadurch bedingten Ausfall der statutenmässigen Dividenden jener eine Quelle solcher. Hierzu kamen in Folge der erhöhten Nachfrage rapide Preissteigerungen in Material und Personal, bald aber auch der allgemeine finanzielle Rückschlag, in Folge welches letzteren öfters nicht einmal die Pr.-Obligationen, geschweige denn die Actien voll eingezahlt wurden. Das baar erlöste Geld bereicherte Gründer und Bauunternehmer, reichte aber selten zur Fertigstellung der Eisenbahnen aus. So wurden die Bahnen dieses Zeitraums mit ganz geringen Ausnahmen nothleidende und mussten, um sie nicht ganz verfallen zu lassen, vom Staat käuflich übernommen werden. Das Schicksal der einen, der Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn, trieb bis zu dem früher bei den Eisenbahnen nie gekannten unliebsamen Concursverfahren, aus welchem sie schliesslich als Bauruine ebenfalls in die Arme des Staats gerettet wurde. War es in Preussen der Name Strousberg, mit welchem die dort verunglückten Eisenbahnen verknüpft waren, so war es hier in erster Linie die

Commanditgesellschaft Plessner & Co., ferner die „Sächsische Eisenbahnbaugesellschaft“, bei der ganz verunglückten Mehltheuer-Weidaer Bahn aber der eben genannte Strousberg und nur bei einer, der „Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn Zwickau-Weida“, welche jedoch keine ausschliesslich sächsische Bahn ist, vollzog sich die Generalentreprise in Händen der „Internationalen Eisenbahnbaugesellschaft zu Frankfurt a. M.“ ohne grössere Verwickelungen für die Eisenbahngesellschaft. Diese Eisenbahngründerperiode spielte sich in Sachsen in dem kurzen Zeitraum von drei Jahren 1870 bis einschliesslich 1872 ab und zeitigte folgende neue Privatbahnunternehmungen:

die Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn Annaberg-Weipert, 1870 mit mehr als der Hälfte des Anlagecapitals in Pr.-Obligationen concessionirt,

die Chemnitz-Commotauer Eisenbahn 1871 mit der Hälfte des Anlagecapitals in Pr.-Obligationen concessionirt,

die Muldenthalbahn (Glauchau-Wurzen) 1872 in gleicher Weise concessionirt,

die Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn 1872 in derselben Weise concessionirt,

die Hainichen-Rossweiner Eisenbahn 1872 in derselben Weise concessionirt,

die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn 1872 mit drei Fünftel des Anlagecapitals in St.-Pr.-Actien concessionirt,

die Leipzig-Gaschwitz-Menselwitzer Eisenbahn 1872 in gleicher Weise concessionirt,

die Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn 1872 ebenfalls mit drei Fünftel des Anlagecapitals in St.-Pr.-Actien concessionirt.

Von vornherein war der Staat bei diesen Bahnen finanziell nur bezüglich der Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn engagirt, indem er die einen Theil derselben bildende Strecke Aue-Jägersgrün seinerseits bereits in Bauangriff genommen hatte und diese nun gegen Aushändigung von Actien der Gesellschaft überliess. Bezahlung von Bauzinsen, resp. Garantien irgend welcher Art übernahm er gleichfalls bei keiner dieser Bahnen. Bei allen aber wahrte er sich wiederum das Ankaufsrecht, und der früheste Termin hierzu wurde durchweg auf den Ablauf des 30. Betriebsjahres festgesetzt, während der im voraus bestimmte Kaufpreis bei den ausschliesslich im Königreich gelegenen Bahnen, und zwar der Sächsisch-Böhmischen Verbindungsbahn, der Chemnitz-Commotauer, der Muldenthalbahn, der Hainichen-Rossweiner, der Chemnitz-Aue-Adorfer und der Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn auf den 20fachen

Betrag der Durchschnittsdividenden der letzten 5 Jahre, bei den beiden anderen, nur mit Theilstrecken im Königreich gelegenen Eisenbahnen, der Mehltheuer-Weidaer und der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer aber auf Erstattung des Anlagecapitals abzüglich des Minderwerths festgesetzt wurde. Von diesen Bahnen nahm die Staatsverwaltung die Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn Annaberg-Weipert gegen 50% der Bruttoeinnahme, die Hainichen-Rossweiner aber und die Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer für Rechnung der Gesellschaften in Betrieb.

Von den mit Theilstrecken im Königreich gelegenen aussersächsischen Eisenbahnen seien hier zunächst nur die 1872 concessionirte „Sächsisch-Thüringische Eisenbahn“ (Wolfsgefährt-Weischlitz), die in demselben Jahre concessionirte Berlin-Dresdener Eisenbahn und die 1873 concessionirte „Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn Zwickau-Weida“ (Werdau-Weida) genannt, indem dieselben inzwischen theils ganz, theils in der sächsischen Theilstrecke vom sächsischen Staat käuflich erworben worden sind. Finanziell war derselbe auch bei diesen in keiner Weise betheiligt, ihm aber auch hier in den betreffenden Staatsverträgen bezüglich der sächsischen Theilstrecken das Ankaufsrecht gewahrt und als frühester Termin dazu der Ablauf des 30. Betriebsjahres vereinbart.

War der Staat betreffs der Bahnen aus dem ersten Zeitraum schon früher durch die Verhältnisse zum Ankauf der meisten dieser genöthigt worden, so mussten bezüglich der Bahnen aus der Gründerperiode Stände und Regierung erst recht Herz und Säckel offen halten, um diese Kinder finanziellen Uebermuths nicht ganz verkommen zu lassen, um Schienen, Schwellen und Wagen vor dem Schicksal des Alteisens und Brennholzes, um Tunnel und Viaducte den Alterthumsfanatikern kommender Geschlechter gegenüber vor Verwechselung mit Restern von Hünengräbern und dergleichen zu bewahren, und um das Heer von Beamten und Arbeitern vor Noth und Elend zu schützen. So wurde die königliche Regierung zum zweiten Male auf den Weg umfassender Eisenbahnverstaatlichungen gedrängt, auf welchem einmal befindlich sie theils aus Betriebs-, theils aus eisenbahnpolitischen Rücksichten nicht allein nicht nothleidende kleinere, sondern selbst die alte, ehrwürdige Leipzig-Dresdener Eisenbahn zu Eigenthum erwarb. Zunächst wurde 1871 die noch aus früherer Zeit verbliebene Privatbahn Löbau-Zittau aus Betriebsrücksichten angekauft. Bald darauf machten sich auch schon die traurigen Folgen der Gründerperiode fühlbar, und die durch diese veranlassten zahlreichen Verstaatlichungen setzen mit dem Jahre 1876 ein. Als nothleidend wurden

in diesem Jahre die „Sächsisch-Thüringische Eisenbahn“ (Wolfsgefährt-Weischlitz), die Chemnitz-Commotauer, die Chemnitz-Aue-Adorfer, die Hainichen-Rossweiner und die Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn, im Jahre 1878 die Muldenthalbahn (Glauchau-Wurzen), sämmtlich auf Antrag der Gesellschaften, vom Staat käuflich übernommen; im Jahre 1881 aber erwarb derselbe noch die Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn als Baurnine aus dem Concurs. Gleichfalls auf Antrag der Gesellschaften, welche, in Staatsbahnlinien eingezwängt, in dem Besitz ihrer Bahnen einen besonderen Vortheil nicht mehr erblicken konnten, übernahm er ferner 1876 die Greiz-Brunner, 1882 die „Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn Zwickau-Weida“ (Werdau-Weida) und die Chemnitz-Würschnitzer, sowie 1886 die Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn. Zufolge eigener Initiative kaufte der Staat im Jahre 1876 aus eisenbahnpolitischen Rücksichten aber auch die grosse Leipzig-Dresdener Eisenbahn einschliesslich der von dieser inzwischen erworbenen Grossenhainer Zweigbahn. Vom preussischen Staat endlich erwarb er per 1. April 1888 die sächsische Theilstrecke (Dresden-Elsterwerda) der mittlerweile in preussischen Staatsbesitz übergegangenen Berlin-Dresdener Eisenbahn, während er andererseits bereits im Friedensvertrage vom 21. Oktober 1866 die auf preussischem Gebiet gelegene Endstrecke der Sächsisch-Schlesischen Bahn Dresden-Görlitz käuflich an den preussischen Staat überlassen hatte.

So stehen nun von allen Bahnen des Königreichs, abgesehen von den auf sächsischem Gebiete gelegnen Endstrecken preussischer Bahnen, welche jetzt sämmtlich im Besitz des preussischen Staats vereinigt sind, nur noch die Zittau-Reichenberger Eisenbahn sowie die Oberhohndorf-Reinsdorfer und die Bockwaer Kohlenbahn im Besitz ihrer Gesellschaften, hiervon aber nur die letztgenannte in eigenem Betrieb.

Nachdem durch diese Eisenbahnverstaatlichungen das Staatsbahnprincip voll zur Geltung gekommen, sind bis zum Jahre 1889 hin überhaupt keine Privatbahnen mehr im Königreich concessionirt, die erforderlichen Linien vielmehr stets seitens des Staates selbst hergestellt worden, und zwar in solchem Umfange, dass das Königreich Sachsen gegenwärtig 1889 — mit Ausnahme der Gebiete der freien Städte Bremen und Lübeck, bei denen aber in Anbetracht ihrer geringen Ausdehnung und des Umstandes, dass dieselben Eisenbahnknotenpunkte bilden, ein ganz anderer Massstab anzulegen ist — mit 15,84 km Eisenbahnen auf 100 qkm das relativ dichteste Bahnnetz unter sämmtlichen deutschen Staaten besitzt.

Wie bekannt, ist 1878 seitens des Reichs zur Förderung des Baues von minder wichtigen Linien die Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) mit erleichternden Bestimmungen für Bau und Betrieb erlassen worden, und es sind die seitdem in Sachsen gebauten Linien fast sämmtlich als solche und zwar mit Rücksicht auf den gebirgigen Charakter des Landes zum grössten Theil als Schmalspurbahnen mit einer Spurweite von 0,75 m ausgeführt.

Wenn naturgemäss die königliche Staatsregierung nach den grossen Eisenbahnverstaatlichungen des Jahres 1876 im Princip gegen jede Zulassung neuer grösserer Privatunternehmungen gewesen ist, so ist sie doch nicht gegen die Zulassung kleiner Bahnen von rein lokaler Bedeutung seitens Privater in denjenigen Fällen, in welchen das durch die Staatsfinanzen gebotene Mass im Eisenbahnbau berechtigte Wünsche der Interessenten vorläufig unberücksichtigt lassen muss. Als erste und bisher einzige solcher Privatsecundärbahnen ist unterm 28. März 1889 der dazu gebildeten Zittau-Oybin-Jonsdorfer Eisenbahngesellschaft eine schmalspurige Bahn von Zittau nach Oybin mit Zweig nach Jonsdorf concessionirt worden, doch hat sich die Regierung hierbei die Uebernahme des Betriebes ausbedungen und sich ausserdem das Recht vorbehalten, die Bahn jederzeit käuflich zu erwerben. Erfolgt dieser Ankauf innerhalb der ersten zehn Betriebsjahre, so ist als Kaufpreis das aufgewendete Anlagecapital, bei einem späteren Kauf aber der 20fache Betrag des durchschnittlichen Reinertrages der letzten fünf Jahre zu zahlen. Finanziell ist der Staat bei diesem Unternehmen in keiner Weise engagirt.

Ausser den vorstehend behandelten Bahnen und Theilstrecken liegen innerhalb des Königreich Sachsens noch die Endstrecken verschiedener nichtsächsischer Bahnen und zwar bei Leipzig die der Linien Eilenburg-Leipzig, Bitterfeld-Leipzig und Leipzig-Zeitz, bei Grossenhain die der Linie Cottbus-Grossenhain und bei Zittau die der Linie Görlitz-Zittau. Dieselben sind s. Z. seitens preussischer Privatbahngesellschaften und zwar der Halle-Sorau-Gubener, der Berlin-Anhaltischen, der Thüringischen, der Cottbus-Grossenhainer und der Berlin-Görlitzer gebaut, stehen jetzt aber sämmtlich in Besitz des preussischen Staats. Ebenso sind die weiter oben bereits behandelten resp. aufgeführten Theilstrecken von Leipzig bis an die Grenze gegen Magdeburg, von Leipzig westlich zum Anschluss an die Thüringische Bahn und von Riesa nördlich nach Nieska, von welchen die erste seitens der Leipzig-Dresdener Bahn gebaut, dann aber von dieser an die Magdeburg-Leipziger Eisen-

bahngesellschaft verkauft worden, und von denen die zweitgenannte seitens der Thüringischen Eisenbahngesellschaft und die letzte seitens der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft hergestellt worden war, nach Verstaatlichung dieser Unternehmungen jetzt ebenfalls preussisches Staatseigenthum. Das vor resp. bei Concessionirung dieser Linien in den betreffenden Staatsverträgen der königl. sächsischen Regierung eingeräumte Ankaufsrecht dürfte bei den jetzigen Verhältnissen als belanglos zu erachten sein.

Wenngleich, wie wir gesehen haben, die königliche Regierung von Anfang an zielbewusst und mit klarem Blick sich der Eisenbahnfrage zuwandte, so hat sie doch den Erlass eines allgemein gültigen Gesetzes zur Regelung derselben nicht für nöthig befunden und ist auch trotz der ganz aussergewöhnlichen Ausdehnung und Verdichtung des sächsischen Bahnnetzes bis zum heutigen Tage ohne solches durchgekommen. Die einschlägigen Fragen wurden von Fall zu Fall durch die den einzelnen Concessionen beigefügten besonderen Concessionsbedingungen geregelt, welche innerhalb eines und desselben Zeitraums stets von einheitlichem Gesichtspunkte aus aufgestellt worden sind. Die Concessionen wurden und werden nach Einholung des Einverständnisses der Ständekammern endgültig von Sr. Majestät Allerhöchstselbst ertheilt, und hierbei durch die Concessionsbedingungen der Staatsregierung in jeder Beziehung das Aufsichtsrecht gewahrt. Die Höhe des ursprünglichen Anlagecapitals, die Art der Begebung desselben, spätere Erhöhung resp. Aufnahme von Anleihen, Höhe der Bauzinsen und der Zinsfuss jener, die Feststellung der Spurweite (bis zur Einführung der Secundärbahnen stets die normale von 1,435 m und seitdem diese oder die von 0,75 m), die Feststellung der Trace, die Bemessung der Bauzeit, die Genehmigung zur Eröffnung des Betriebes, die Feststellung der Fahrpläne und Tarife, die Bildung und Dotirung von besonderen Fonds unterlag der Bestimmung resp. Genehmigung der Staatsregierung. Die Gesellschaften wurden mit corporativen Rechten versehen und ihnen bis zum Erlass der gegentheiligen Verfassung des Norddeutschen Bundes vom 26. Juli 1867 das ausschliessliche Recht zur Erbauung und Betreibung der ihnen genehmigten Bahnen dergestalt zugestanden, dass sie ein Verbietungsrecht gegen alle gleichartigen, die Verbindung der gleichen Endpunkte bezweckenden Unternehmungen sowie gegen die Mitbenutzung ihrer Linien seitens anderer Transportunternehmer haben sollten; dagegen hatten sie sich die Anlage von Anschluss- und Seitenbahnen seitens Anderer gefallen zu lassen. Aus Kriegsbeschädigungen und Demolirungen seitens des Feindes oder im Interesse der Landesvertheidigung

hatten sie kein Recht auf Anspruch des Schadenersatzes. Die Concessionsdauer war unbeschränkt mit Ausnahme bei der Zittau-Reichenberger Bahn, welcher dieselbe zufolge Staatsvertrages mit Oesterreich auf nur 50 Jahre bemessen wurde, und mit Ausnahme der neuerdings concessionirten Secundärbahn Zittau-Oybin-Jonsdorf, bei welcher sie auf ebenfalls 50 Jahre festgesetzt ist. Bei der ersteren fällt nach Ablauf der Concession die sächsische Theilstrecke ohne jede Entschädigung an den Staat, bei der letzteren dagegen kann dieser Grund und Boden nach dem s. Z. von der Gesellschaft wirklich bezahlten Preise, Unter- und Oberbau, Zubehör, Betriebsmittel und Inventar aber nach dem Taxwerth übernehmen, aber auch von der Gesellschaft die Beseitigung der Bahnanlagen verlangen.

Bei den bis zu 1869 concessionirten Bahnen war den Gesellschaften resp. Eigenthümern für die Bauzeit und die drei ersten Betriebsjahre, bei den seit 1870 concessionirten Bahnen aber nur noch während der Bauzeit die Befreiung von der Gewerbesteuer zugestanden, während sie zur Grund- und Gebändesteuer auch während dieser Zeit herangezogen wurden.

Bis zur Einrichtung der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes hatte das Königreich seine eigene Postverwaltung. Das Verhältniss der Privatbahnen zu dieser wurde ebenfalls von Fall zu Fall in den einzelnen Concessionsbedingungen, wiederum aber innerhalb derselben Zeiträume in gleicher Weise festgesetzt. Die vor 1862 concessionirten Gesellschaften hatten als Entschädigung für den Ausfall bei der Postverwaltung in der Personenbeförderung für jede durch den Eisenbahnverkehr verloren gegangene Postmeile in den ersten drei Betriebsjahren je 650 Thaler und hierauf bei mindestens $4\frac{1}{2}\%$ Dividende 780 Thaler, bei einer Dividende von 5% und mehr aber 1000 Thaler und ausserdem eine einmalige Entschädigung zur Abfindung der Poststationsinhaber zu zahlen. Diese letztere Entschädigung hatten auch noch die in der Zeit von 1862 bis zur Errichtung der Norddeutschen Postverwaltung in 1867 concessionirten Eisenbahnen zu zahlen, die laufenden Entschädigungen für Ausfall der Personenbeförderung dagegen nicht mehr. Erschienen die ersten Bestimmungen auch etwas hart, so waren die anderen über die Beförderung der Postgegenstände seitens der Eisenbahnen für diese um so günstiger, indem sie nur Briefe, Zeitungen, Gelder und Päckereien bis zu $\frac{1}{2}$ Pfund herauf und das Postbegleitpersonal unentgeltlich zu befördern hatten, während sie für alle Päckereien über $\frac{1}{2}$ Pfund Gewicht 75% ihrer tarifmässigen Frachten erhielten. Mit der Errichtung des Nord-

deutschen Bundes fielen die seitens der Eisenbahnen zu zahlenden baaren Entschädigungen, dagegen traten aber auch die unvergleichlich schwereren Bestimmungen über die unentgeltliche Beförderung der Postsachen in Kraft, nach welchen nur für Beförderung von Packeten über 10 Kilogramm Zahlung, allerdings nach den vollen Eilgutsätzen erfolgt.

Ueber das Ankaufsrecht, welches sich der Staat bei sämmtlichen Bahnen vorbehielt, ist schon weiter oben das Erforderliche speciell angeführt.

Das Expropriationsrecht wurde selbstredend für sämmtliche Staats- und Privatbahnen zuertheilt, und das für die erste, die Leipzig-Dresdener Eisenbahn erlassene Expropriationsgesetz datirt vom 3. Juli 1835. Dasselbe ist dann bei allen späteren Concessionen resp. bei den Verordnungen über Staatsbahnbauten auf die neuen Linien ausgedehnt worden. Die hierüber seitens des Ministeriums des Innern zu erlassende Verordnung bildete stets die erste Einleitung zu den neuen Eisenbahnunternehmungen. Mit Gesetz vom 21. Juli 1855 wurde das Expropriationsgesetz von 1835 allgemein auch auf solche Erweiterungen und Einrichtungen ausgedehnt, welche für die Eisenbahnen noch nach ihrer Vollendung aus Rücksichten auf die Sicherstellung der Bahn- und der Bahnhofsanlagen sowie auf die Sicherheit und Ordnung des Betriebes erforderlich werden möchten.

Betreffs der Zuständigkeit in Eisenbahnangelegenheiten waren dieselben zuerst dem Ministerium des Innern übertragen; erst als die Staatsfinanzen durch das Eisenbahnwesen mit der Bestimmung zum Bau der ersten Staatsbahn Dresden-Bodenbach 1845 stärker in Mitleidenschaft gezogen wurden, trat das Finanzministerium hinzu. Speciell geregelt wurden die Ressortverhältnisse in Eisenbahnsachen durch die Allerhöchste Verordnung vom 26. Juni 1851, inhaltlich welcher die allgemeine Prüfung aller Eisenbahnprojecte sowohl für Staats- als Privatbahnen, Vorbereitung, Entwurf und Erlass aller das Eisenbahnwesen betreffenden allgemeinen Gesetze und die Genehmigung der Tarife und Fahrpläne der Privatbahnen den Ministerien des Innern und der Finanzen gemeinschaftlich, die Expropriationsverhältnisse und die Concessionsangelegenheiten der Privatbahnen dem Ministerium des Innern allein, die technische Leitung der Anlage von Staatsbahnen und die Beaufsichtigung dieser bei Privatbahnen, sowie die Leitung und Beaufsichtigung des Betriebes der in Staatsverwaltung stehenden Bahnen dem Finanzministerium obliegen sollte. Das eigentliche zuständige Ministerium war und ist hiernach auch noch gegenwärtig das Finanz-

ministerium, in welchem für die öffentlichen Arbeiten und Verkehrsanstalten eine besondere, die III. Abtheilung errichtet ist.

Eine allgemeine „Verordnung, die Bahn- und Betriebspolizei auf den Eisenbahnen im Königreich Sachsen betreffend“, wurde unterm 13. August 1856 erlassen, während bis dahin die Obliegenheiten in Hinsicht auf die Handhabung der Bahnpolizei und die sonst einschlagenden Verhältnisse den Privatbahngesellschaften resp. den Staatsbahnbehörden nach den bestehenden Verwaltungsnormen überlassen waren, und andererseits mit dem 1. Januar 1871 das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde auch im Königreich Sachsen in Kraft getreten ist.

Nach allem vorstehend Gesagten markiren sich im Königreich Sachsen in der Geschichte des Eisenbahnwesens drei Perioden. Die erste umfasst die Zeit von 1835 bis 1845, in welcher die königliche Regierung den Eisenbahnbau gänzlich der Privatindustrie überliess, denselben aber durch hohe Betheiligung am Anlagecapital sämmtlicher Eisenbahngesellschaften mit Ausnahme der Leipzig-Dresdener Bahn, welche ohne ihre Hülfe durchgeführt werden konnte, wesentlich förderte. Die zweite Periode setzt 1845 mit dem Bau der ersten Staatsbahn Dresden-Bodenbach ein und reicht bis einschliesslich des Jahres 1875. Sie bildet die Zeit des gemischten Systems, vorherrschend aber mit Staatsbetrieb auch bei den Privatbahnen. In ihr erhalten die Staatsbahnen auch einen wesentlichen Zuwachs durch die Eisenbahnverstaatlichungen sämmtlicher Bahnen der ersten Periode mit Ausnahme der Leipzig-Dresdener. Ferner fällt in sie die Concession der letzten normalspurigen Privatbahn im Königreich, der Sächsisch-Thüringischen Ostwestbahn Zwickau-Weida (Werdau-Weida). Die dritte Periode beginnt mit den grossen Eisenbahnverstaatlichungen des Jahres 1876, umfasst die Einführung der Secundärbahnen und reicht mit ausgesprochenem Staatsbahnprincip bis in die Gegenwart.

Ganz besonders sei hier noch erwähnt, dass die Bockwaer Kohlenbahn unter allen Bahnen nicht allein Deutschlands, sondern der ganzen Erde den höchsten Reingewinn erzielt hat. Derselbe belief sich pro 1873 auf 126,6 % des Anlagecapitals und gelangte mit 76 % als Dividende und mit 50,6 % als Frachtrückvergütung zur Auszahlung.

Zur Vermeidung von Missverständnissen wollen wir ferner noch anführen, dass die in den statistischen Berichten mit aufgeführte Brückenbergschacht-Kohlenbahn bei Zwickau kein selbstständiges Eisenbahnunternehmen, sondern Eigenthum der betreffenden Kohlenwerke ist.

Die auf königlich sächsischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Ausdehnung von 2344,85 km.

Hiervon entfallen auf:

die sächsischen Staatseisenbahnen	2130,18 km
die preussischen Staatseisenbahnen	190,25 "
die Zittau-Reichenberger Eisenbahn	4,97 "
die Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlenbahn	12,25 "
die Bockwaer Kohlenbahn	7,20 "
Summa	2344,85 km

Herzogthum Sachsen-Altenburg.

Geographie. 1324 qkm mit 163 500 Einwohnern. 164,63 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 12,44 km.

Das Herzogthum besteht aus zwei ungefähr gleich grossen Theilen, dem Ostkreise, auch Altenburger Kreis oder Osterland genannt, und dem Westkreise, auch Eisenbergischer oder Saalkreis, sowie aus mehreren kleinen Exclaven.

Der erstere ist noch zum Tiefland zu rechnen, zeigt aber bereits wellige Formationen; er wird in der Richtung von Süden nach Norden von der Pleisse durchflossen und ausserdem von zahlreichen kleinen Nebenflüssen dieser bewässert.

Der Westkreis liegt auf dem Thüringer Walde, ist ein reich bewaldetes Bergland und wird von der Saale nebst ihren Nebenflüssen Orla und Roda durchströmt.

Obst-, Ackerbau und Viehzucht sind besonders im Ostkreise hoch entwickelt; im Westkreise sind Waldungen vorherrschend. In jenem liegen die grossen Braunkohlenreviere von Meuselwitz und Rositz, welche weit über den lokalen Bedarf liefern und eine reiche Ausfuhr gestatten; im Westkreise bildet Gewerbe und Industrie die hauptsächlichen Nahrungszweige, besonders in Porzellan-, Glas-, Tuch- und Wollwaarenfabrikation, Gerberei und Strumpfweberei.

Hauptstadt und Residenz ist Altenburg, im Ostkreise gelegen, gleichzeitig der bedeutendste Handelsplatz des Herzogthums mit ansehnlicher Industrie.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Abgesehen von den Gebieten der freien Städte erfreut sich das Herzogthum Sachsen-Altenburg unter allen deutschen Ländern nächst dem Königreich Sachsen des relativ dichtesten Bahnnetzes.

Es verdankt dies neben seiner günstigen Lage an der alten Leipzig-Nürnberger Handelsstrasse einerseits sowie zwischen dem mächtigen Zwickauer Kohlenrevier und dem industriereichen Thüringen andererseits und neben dem eigenen Besitz von Kohlengruben der grossen Fürsorge der herzoglichen Regierung, welche alle ihren Landen zu Gute kommenden Eisenbahnunternehmungen soweit irgend erforderlich finanziell theils durch Betheiligung am Anlagecapital, theils durch Zinsgarantien unterstützte und förderte.

Das Herzogthum wird von neun verschiedenen Eisenbahnlinien durchzogen, von welchen im Lauf der Zeit vier durch Kauf in dem Besitz des königlich sächsischen Staats vereinigt sind. Besonders reich bedacht mit Eisenbahnen ist der Ostkreis. Derselbe erhielt unter Berührung der Hauptstadt Altenburg den ersten Schienenweg bereits im Jahre 1842 in der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn Leipzig-Hof; dieser folgte 1865 die Gössnitz-Geraer Eisenbahn unter Berührung der beiden anderen wichtigsten Städte Schmölln und Ronneburg, dann 1872 die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn zur Erschliessung des Rositzer und Meuselwitzer Kohlenreviers, 1874 die Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn zur directen Abfuhr der Meuselwitzer Kohle nach Leipzig, 1876 die Werdau-Weidaer Eisenbahn, welche allerdings das altenburgische Gebiet nur im äussersten Südwesten durchzieht, und 1887 die Eisenbahn Meuselwitz-Ronneburg, um dieser wichtigen Fabrikstadt die Meuselwitzer Kohle direct zuzuführen.

Der Westkreis erhielt trotz frühzeitiger Bestrebungen auch seitens der Regierung in Folge seines gebirgigen Charakters und des dadurch bedingten hohen Anlagecapitals den ersten Schienenweg erst 1874 in der Saal-Eisenbahn Grossheringen-Saalfeld, welche dem Lauf der Saale folgend den südlichen Theil dieses Kreises von Süden nach Norden durchzieht und die Städte Orlamünde und Kahla berührt. Dieser folgte 1876 die Weimar-Geraer Eisenbahn, welche über die Stadt Roda führend den Westkreis ungefähr in der Mitte von Westen nach Osten durchläuft. Den Schluss bildete in diesem Kreise die im Interesse der Fabrikstadt Eisenberg gebaute und 1880 eröffnete Eisenberg-Crossener Eisenbahn.

Die finanzielle Unterstützung und Förderung der Eisenbahnunternehmungen seitens der herzoglichen Regierung erstreckte sich auf die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn durch Uebernahme von 900 000 Mk. in St.-Actien, auf die Gössnitz-Geraer Eisenbahn durch Uebernahme von 2 250 000 Mk. St.-Actien mit bedingtem Dividendenverzicht, auf die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn durch Uebernahme von 600 000 Mk. St.-Actien, auf die Saal-Eisenbahn



durch Uebernahme von 723 000 Mk. St.-Actien und Betheiligung an der seitens der interessirten Staaten gemeinschaftlich übernommenen Zinsgarantie für die Pr.-Obligationen, welch letztere jedoch nie pecuniäre Opfer erforderte und 1887 bereits erloschen ist, ferner auf die Weimar-Geraer Eisenbahn durch Uebernahme einer $4^1/_2$ procentigen, stets voll in Anspruch genommenen Zinsgarantie für die St.-Actien im Betrage von 9 000 000 Mk. bis 1886 zusammen mit den Regierungen des Grossherzogthums Sachsen-Weimar und des Fürstenthums Reuss j. L. und endlich auf die Eisenberg-Crossener Eisenbahn durch Uebernahme von 200 000 Mk. Actien als der Hälfte des ganzen Grundcapitals.

Die zuerst erwähnten Sächsisch-Bayerischen Eisenbahnactien und die der Gössnitz-Geraer Eisenbahn sind später, nachdem das Königreich Sachsen diese Bahnen erworben hatte, von diesem ebenfalls eingelöst worden. Die Menselwitz-Ronneburger Eisenbahn ist auf Kosten der herzoglichen Regierung durch die königlich sächsische Staatsbahnverwaltung gebaut worden; sie ist also herzoglich altenburgische Staatsbahn, steht aber in pachtweisem Betrieb der letztgenannten Verwaltung.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind dem herzoglich sachsen-altenburgischen Ministerium unterstellt.

Die auf herzoglich sachsen-altenburgischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 164,63 km.

Hiervon entfallen auf:

die herzoglich altenburgische Staatsbahn Menselwitz-Ronneburg	25,41	km
die königlich sächsischen Staatsbahnen	72,67	"
die königlich preussischen Staatsbahnen	0,93	"
die Altenburg-Zeitzer Eisenbahn	13,53	"
die Saal-Eisenbahn	20,87	"
die Weimar-Geraer Eisenbahn	23,25	"
die Eisenberg-Crossener Eisenbahn	7,97	"
Summa	164,63	km

Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha.

Geographie. 1957 qkm mit 201 000 Einwohnern. 174,33 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 8,91 km.

Dies Land besteht aus zwei geographisch getrennten grösseren Theilen, dem Herzogthum Sachsen-Gotha und dem Herzogthum Sachsen-Coburg, sowie mehreren kleinen Exclaven.

Die beiden grossen Theile liegen auf bezw. an dem Thüringer Walde.

Der nördliche Theil, das Herzogthum Gotha, wird von der Hörsel (Nebenfluss der Werra), deren Quellfluss Leina und deren Nebenfluss Nesse, sowie von der zum Unstrutgebiet gehörenden Apfelstädt und Ohre, und der südliche Theil, das Herzogthum Coburg, von der Itz (rechter Nebenfluss des Main) und deren Nebenfluss Rodach in ihrem obersten Lauf bewässert.

In den weniger gebirgigen Gegenden steht Ackerbau und Viehzucht in hoher Blüthe; circa ein Drittel des Landes ist Forstland. Der Bergbau liefert Steinkohlen, Manganerze und Salz, jedoch nur in geringen Quantitäten. Hauptindustriezweige bilden die Fabrikation von Holz-, Korb- und Marmorwaaren, Pfeifen, Glas, Kammgarn, Plüsch, Gewehren, Porzellan und Fleischwaaren.

Die Haupt- und Residenzstadt Gotha ist gleichzeitig der bedeutendste Handelsplatz, nicht allein des Herzogthums, sondern von ganz Thüringen.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Die herzogliche Regierung hat von Anfang an den Eisenbahnbau in ihren Landen wesentlich gefördert, indem sie die Eisenbahnunternehmungen, welche coburg-gothaisches Gebiet berührten, mit Ausnahme von Arnstadt-Ichtershausen finanziell unterstützte, theils durch Betheiligung am Anlagecapital, theils durch Uebernahme von Zinsgarantien, theils durch beides.

Der nördliche Theil des Landes erfreute sich schon verhältnissmässig frühzeitig 1847 einer Eisenbahn in der Stammstrecke der Thüringischen Bahn, welche denselben in seiner ganzen Ausdehnung von Osten nach Westen unter Berührung der Hauptstadt Gotha durchzieht und, ungefähr in der Mitte desselben sich haltend, dem ganzen Landestheil gleichmässig zu Gute kommt. Diese Bahn hat ihr Entstehen wesentlich den interessirten Regierungen zu verdanken, indem diese sich mit nennenswerthen Beträgen an dem Anlagecapital betheiligten, so die herzoglich gothaische Regierung mit 1 620 000 Mk. Ausserdem unterstützte sie jene aber auch noch 1847 durch ein Darlehn von 1 200 000 Mk. Ebenso wurde die Herstellung der von der Thüringischen Eisenbahngesellschaft gebauten und 1870 eröffneten Zweigbahn Gotha - Leinefelde nur durch die herzogliche Regierung im Verein mit der preussischen ermöglicht durch Uebernahme einer 4procentigen Zinsgarantie für das zu derselben erforderliche Anlagecapital. Der auf das Herzogthum zu verrechnende Antheil desselben belief sich auf 4 497 060 Mk. und

musste die Garantie alljährlich mit hohen Beträgen in Anspruch genommen werden; sie erlosch erst durch vertragsmässige Abwickelung bei Uebergang der Thüringischen Bahn in das Eigenthum des preussischen Staats, wobei die herzogliche Regierung unter Compensirung ihrer Forderung einerseits und ihrer Garantiepflicht andererseits dem Unternehmen gegenüber von Preussen die Summe von 4 800 000 Mk. erhielt.

Die von einer besonderen Gesellschaft gebaute und 1876 eröffnete Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn unterstützte die herzogliche Regierung durch Uebernahme der vollen $4^1/_2$ procentigen Zinsgarantie für die bereits bei Gründung des Unternehmens ausgegebenen Pr.-Obligationen im Betrage von 1 000 000 Mk., sowie durch eine weitere Garantie für die Betriebsausfälle, welche der Regierung alljährlich ebenfalls schwere finanzielle Opfer auferlegten. Diese Bahn erwarb die herzogliche Regierung im Jahre 1885, indem sie für die St.-Actien im Betrage von 1 000 000 Mk. 5 % = 50 000 Mark baar zahlte und die inzwischen auf 4 % convertirten Pr.-Obligationen baar einlöste. Von der 1880 eröffneten, einer besonderen Actiengesellschaft gehörigen Ruhlaer Eisenbahn (Wutha-Ruhla) übernahm die herzogliche Regierung 60 000 Mk. Actien unter bedingtem Verzicht auf Dividenden bis 1892, so dass sie bis jetzt solche noch nicht erhalten hat.

Trotz der grossen pecuniären Opfer, welche die herzogliche Regierung im Interesse ihrer Lande durch diese Unterstützungen der Privatbahnunternehmungen erlitt, liess sie es hierbei doch nicht bewenden, sondern baute 1876 auf Staatskosten eine Eisenbahn von Fröttstädt (Station der Thüringischen Stammbahn) über Waltershausen nach dem bekannten Badeorte Friedrichroda, unter Benutzung der ebenfalls staatlicherseits schon 1848 erbauten Pferdebahn Fröttstädt-Waltershausen.

Endlich liegt noch die Endstrecke der 1885 eröffneten Eisenbahn Arnstadt-Ichtershausen in dem nördlichen Theile des Herzogthums, indess war bei dieser ein finanzielles Eingreifen der Regierung nicht erforderlich.

Der südliche Theil, das Herzogthum Coburg, gehört dem Gebiet der 1858 eröffneten Werrabahn an. Auch bei dieser wurde das Zustandekommen erst durch die finanzielle Hülfe der betheiligten Regierungen ermöglicht, und es übernahm die herzoglich coburg-gothaische Regierung Actien im Betrage von 1 500 000 Mk., sowie im Verein mit den Regierungen von Sachsen-Weimar und Sachsen-Meiningen auf die Dauer der ersten 10 Betriebsjahre bis 1868 eine 4 procentige Zinsgarantie für das Gesammtanlagecapital von

24 000 000 Mk., auf Grund deren sie ebenfalls alljährlich mit Zuschüssen eintreten musste.

Ist schon aus dem Vorstehenden ersichtlich, wie die herzogliche Regierung kein Opfer scheute, ihrem Lande ein ausgedehntes Eisenbahnnetz zu geben, so erhält dies einen weiteren Beweis aus dem im Jahre 1887 mit der preussischen Regierung abgeschlossenen Staatsvertrage, inhaltlich dessen sie ihre beiden eigenen Staatsbahnen Gotha-Ohrdruf und Fröttstädt-Friedrichroda ohne weitere Entschädigung lasten- und schuldenfrei per 1. April 1889 an Preussen zu vollem Eigenthum überliess gegen die Verpflichtung seitens des letzteren zum Bau und Betrieb der folgenden vier neuen Bahnlinien im Herzogthum Gotha: Ohrdruf-Gräfenroda, Georgenthal-Tambach, Ballstädt-Herbsleben, Bufleben-Grossenbehringen mit zusammen 58,4 km, und event. noch einer Linie von Schnepfenthal nach Georgenthal. Eine weitere Ausdehnung erfährt das Bahnnetz des Herzogthums noch durch die 1887 seitens Preussens zur Ausführung beschlossene Staatsbahnstrecke Zella-Mehlis-Kleinschmalkalden.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind in Gotha dem herzoglichen Staatsministerium Departement III, in Coburg der dortigen Ministerialabtheilung unterstellt.

Die auf herzoglich sachsen-coburg-gothaischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 174,33 km. Hiervon entfallen unter Berücksichtigung des per 1. April 1889 vereinbarten Uebergangs der herzoglich gothaischen Staatsbahnen Gotha-Ohrdruf und Fröttstädt-Friedrichroda in den Besitz des preussischen Staats auf:

die preussischen Staatsbahnen	126,65	km
die Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn	1,72	"
die Ruhlaer Eisenbahn	0,51	"
die Werrabahn	45,45	"
Summa	174,33	km

Herzogthum Sachsen-Meiningen.

Geographie. 2468 qkm mit 219 000 Einwohnern. 231,00 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 9,35 km.

Das Herzogthum besteht aus einem langen, halbkreisförmigen Hauptheil im Süden Thüringens und aus 13 zwischen den anderen thüringischen Staaten zerstreut liegenden Exclaven, von denen die

Exclaven Kranichfeld und Camburg, beide nordöstlich des Haupttheils gelegen, die grössten und wichtigsten sind.

Der Hauptfluss des Landes ist die Werra; dieselbe durchströmt den Westen in seiner ganzen Ausdehnung von Südosten nach Nordwesten. Der Osten wird von der Saale und von der Steinach, einem Nebenfluss des Main, durchflossen. Die Exclave Kranichfeld liegt an der Ilm und die Exclave Camburg ebenfalls an der Saale.

In orographischer Beziehung gehört das Land westlich von der Werra dem Rhöngebirge und östlich von derselben dem Thüringer Walde an. Auch die Exclaven sind sämmtlich gebirgig und liegen theils auf dem Rhöngebirge, theils auf dem Thüringer Walde.

Ungefähr der dritte Theil von der Gesammtfläche des Herzogthums ist mit Waldungen bestanden. Bei dem gebirgigen Charakter des Landes ist der Ackerbau beschränkt und deckt, obgleich er in den Flussthälern hervorragend gut entwickelt ist, nicht den eigenen Bedarf, so dass die Einfuhr von Getreide erforderlich ist. Im nordwestlichen Theil bei Wasungen wird in beträchtlichen Mengen Tabak gebaut. Die Viehzucht steht auf hoher Stufe. Der Bergbau liefert hauptsächlich Eisenerze, in geringeren Quantitäten aber auch Steinkohlen; im Thüringer Walde wird Schiefer, Marmor, Porzellan- und Farberde sowie bei Salzungen an der Werra im äussersten Nordwesten des Herzogthums Salz gewonnen.

Ausser dem mit dem Bergbau in Verbindung stehenden Hüttenwesen erstreckt sich die Industrie besonders auf die Verfertigung feiner Holzwaaren (Sonneberger Artikel) mit Ausfuhr bis nach Amerika, auf Tuch- und Wollwaarenfabrikation, Lederbereitung, Papiermaché-, Porzellan-, Glas- und Spiegelfabriken.

Haupt- und Residenzstadt ist Meiningen, der bedeutendste Industrieplatz aber Sonneberg.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Bereits 1841 bei Abschluss des Staatsvertrages über die Herstellung einer Eisenbahn von Halle nach Cassel wurde von den betheiligten Regierungen auch der Bau einer Eisenbahn aus dieser heraus südlich durch das Werrathal über Meiningen bis an die gleichfalls bereits projectirte „Bayerische Ludwigs-Süd-Nordbahn“ (Augsburg-Bamberg-Hof) als Verbindungslinie zwischen dem norddeutschen und süddeutschen Bahnnetz ins Auge gefasst. Nachdem die Ausführung der Linie Halle-Cassel in der „Thüringischen“ und der Kurfürst-Friedrich-

Wilhelms-Nordbahn (Halle-Eisenach-Cassel) sowie die der Bayerischen Ludwigs-Süd-Nordbahn gesichert war, vereinigten sich die Regierungen der auf der westlichen Seite zwischen diesen beiden Linien gelegenen thüringischen Staaten, das Grossherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach und die Herzogthümer Sachsen-Meiningen und Sachsen-Coburg zur Erstrebung der gedachten Bahn durch das Werrathal von Eisenach bis Coburg und von da nordöstlich nach dem wichtigen Industrieort Sonneberg, während der Weiterbau von Coburg südlich nach Bayern hinein mit der königl. bayerischen Regierung vereinbart wurde, und bei dieser Bahn war der geographischen Lage nach gerade das Herzogthum Meiningen am meisten interessirt. Bei dem gebirgigen Charakter des in Frage kommenden Landstrichs und der beträchtlichen Länge der Bahn mussten sich die Anlagekosten für dieselbe höher stellen, als den Budgets der drei Staaten auferlegt werden konnte, und deshalb die Verwirklichung des Projectes der Privatindustrie überlassen bleiben; das schliessliche Zustandekommen der Bahn ist aber doch nur den drei genannten Regierungen zu verdanken. Das Privatcapital wandte sich nämlich dem Unternehmen nur mit ganz unzulänglichen Summen zu, da bereits eine Enttäuschung über die vermeintliche Rentabilität der Bahnen im Allgemeinen eingetreten war und die politischen Ereignisse des dazwischen liegenden Jahres 1848 mit seinen Nachwehen auf Handel und Wandel lasteten. Um jenes besser in Fluss zu bringen, übernahmen nun die Regierungen vorerst zusammen eine Garantie von 4% für das veranschlagte Anlagecapital von 24 000 000 Mk., betheiligten sich dann aber, da trotz dieser die Actienzeichnungen bei Weitem noch nicht genügten, auch noch mit ansehnlichen Beträgen an dem Anlagecapital selbst, und zwar übernahm das Herzogthum Meiningen ebenso wie jeder der beiden anderen Staaten 1 500 000 Mk. Aber auch alles dies genügte noch nicht, und nun griff in letzter Stunde Se. Hoheit der damals regierende Herzog Bernhard von Sachsen-Meiningen durch Uebernahme von 1 950 000 Mk. Actien für Höchstseine eigene Person helfend ein. So gebührt gerade Sachsen-Meiningen das unbestrittene Verdienst, den Bau der Werrabahn ermöglicht zu haben. In derselben erstand dem Herzogthum 1858 der erste Schienenweg, welcher den Westen des Landes in seiner ganzen Ausdehnung von Norden nach Süden durchzieht, und es bildet dieselbe noch heute die wichtigste Verkehrsstrasse des Herzogthums.

Der Osten des Landes musste unvergleichlich länger der Segnungen eigener Schienenwege entbehren, denn erst mit Concession von 1868 und Eröffnung in 1871 trieb die Thüringische Eisenbahn-

gesellschaft ihre Linien von Gera aus westlich in das Herzogthum über Pössneck und Saalfeld bis Eichicht vor, aus welcher Linie heraus dann mit Eröffnung in 1874 von einer besonderen Gesellschaft die Saal-Eisenbahn Saalfeld-Grossheringen gebaut wurde, welche auch die Exclave Camburg durchschneidet. Auch diese beiden Unternehmungen wurden von der herzoglichen Regierung nachdrücklich unterstützt. Bei dem ersteren übernahm sie zusammen mit den anderen betheiligten Regierungen eine $3^1/_2$procentige Zinsgarantie für das ganze erforderliche Anlagecapital und bei dem letzteren für sich selbst 550 000 Mk. St.-Actien sowie, ebenfalls in Gemeinschaft mit den anderen in Frage kommenden Staaten, die volle Zinsgarantie für die erforderlich gewordene Anleihe. Die erstgedachte dieser Linien, die Gera-Eichichter Zweigbahn, brachte dem Lande eine directe Schienenverbindung mit dem Königreich Sachsen, besonders mit der Handelsmetropole Leipzig und dem Zwickauer Kohlenrevier; die Saal-Eisenbahn andererseits stellt eine directe Verbindung nach dem nördlichen Thüringen her.

War das Zustandekommen der vorgenannten drei Privatbahnunternehmungen dem Eingreifen der betheiligten Regierungen, und ganz besonders der des Herzogthums Sachsen-Meiningen zu verdanken, so trat die herzogliche Regierung so weit als erforderlich auch selbst als Eisenbahnunternehmer auf. Behufs Verbindung ihrer Hauptstadt mit dem Bahnnetz des westlichen Bayerns vereinbarte sie mit der königl. bayerischen Regierung die Herstellung der Linie Meiningen-Schweinfurt und übernahm hierbei die Ausführung des auf ihr Gebiet entfallenden Theils von der Stadt Meiningen bis an die bayerische Grenze bei Mellrichstadt auf eigene Staatskosten; diese Linie wurde 1874 dem Verkehr übergeben.

Nachdem der preussische Staat die Thüringische Eisenbahn und mit ihr die Zweigbahn Gera-Eichicht zu Eigenthum erworben hatte, verlängerte er die letztere in Gemeinschaft mit der bayerischen Staatsbahnverwaltung von Eichicht südlich über Probstzella bis an die bayerische Staatsbahnlinie Nürnberg-Bamberg-Hof, wobei die in Meiningen gelegene Theilstrecke seitens Preussens hergestellt worden ist. Auf diese Weise ist der Osten des Herzogthums in den Bereich dieser neuen 1885 eröffneten Durchgangslinie Berlin-München gezogen. Ferner baute Preussen von Plaue aus (südlich von Erfurt) über Grimmenthal nach Ritschenhausen (Station an der meiningischen Staatsbahnstrecke Meiningen-Mellrichstadt). Diese 1884 eröffnete Linie erbringt wiederum für den Westen des Herzogthums eine beträchtliche Abkürzung in nordöstlicher Richtung nach Leipzig, Halle und Berlin.

Bei dem gebirgigen Charakter des Landes und den dadurch bedingten hohen Anlagekosten der Eisenbahnen war gerade für das Herzogthum Sachsen-Meiningen die Einführung von Bahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) mit ihren erleichternden Vorschriften für Bau und Betrieb von wesentlicher Bedeutung, und es sind seitdem eine beträchtliche Anzahl solcher Bahnen in dem Herzogthum gebaut worden. Die meisten derselben fallen in das Gebiet der Werrabahn. Soweit sich die Gesellschaft dieser zur Ausführung derselben verstand, wurde sie wiederum gegebenen Falls von der herzoglichen Regierung durch Bewilligung von namhaften Beihülfen à fonds perdu, durch unentgeltliche Hergabe des verwendbaren fiscalischen Terrains und durch Baarvorschüsse mit nur bedingter Rückzahlung zu dem sonst noch erforderlichen Grunderwerb unterstützt.

Diejenigen ihr selbst noch erforderlich erscheinenden derartigen Zweigbahnen, zu deren Bau sich die Werrabahngesellschaft nicht verstehen wollte, baute die herzogliche Regierung auf Staatskosten. So entstanden seitens der Werrabahn gebaut 1886 die Zweigbahn Sonneberg-Lauscha und 1888 Immelborn-Liebenstein und Themar-Schleusingen. Von diesen ist nur die letztere ohne directe finanzielle Unterstützung seitens der herzoglichen Regierung geblieben, indem sie den lokalen Interessen der preussischen Stadt Schleusingen dient.

Auf Staatskosten sind resp. werden im Gebiet der Werrabahn die Zweigbahnen von Hildburghausen über Heldburg nach Friedrichshall und von Eisfeld nach Unterneubrunn hergestellt; von diesen ist die erstere bereits 1888 eröffnet, während die Fertigstellung der letzteren für Oktober 1889 bestimmt war.

Im äussersten Südosten ihres Staatsgebiets baute die Regierung ebenfalls auf eigene Kosten im Interesse der bedeutenden Schieferbrüche bei Lehesten eine Zweigbahn von dort nach der bayerischen Staatsbahnstation Ludwigstadt südlich von Probstzella.

Ausser den vorgenannten Zweigbahnen gehen von der Werrabahn noch die 1874 eröffnete Linie Wernshausen-Schmalkalden und die 1879 eröffnete Feldabahn (Salzungen-Vacha-Kaltennordheim) aus. Die erstere ist von der preussischen Stadt Schmalkalden und die letztere von der grossherzoglich weimarischen Regierung gebaut worden.

Von lokaler Wichtigkeit für die im äussersten Nordosten gelegene industriereiche Stadt Pössneck ist die von der Saal-Eisenbahngesellschaft unternommene Zweigbahn Orlamünde-Pössneck, deren Eröffnung auf Oktober 1889 vorgesehen war.

Endlich sind hier noch die 1876 eröffnete Weimar-Geraer Bahn und die in demselben Jahre eröffnete, jetzt im Besitz des



sächsischen Staats stehende Werdau-Weidaer Eisenbahn zu erwähnen, indem dieselben, wenn auch nur auf geringe Länge, meiningische Exclaven berühren.

Die Eingangs besonders genannte Exclave Kranichfeld gehört zum Verkehrsgebiet der grossherzoglich weimarischen Staatsbahn Weimar-Berka-Blankenhain-Kranichfeld; dieselbe reicht jedoch nicht auf meiningisches Gebiet herüber, sondern endet in dem weimarischen Antheil der Stadt Kranichfeld.

Wie in Vorstehendem einzeln entwickelt, hatte die herzogliche Regierung für die Werrabahn, für die Gera-Eichichter Zweigbahn und für die Saal-Eisenbahn Zinsgarantien übernommen. Die beiden ersteren haben der Regierung alljährlich bedeutende Opfer auferlegt; die für die Werrabahn ist jedoch 1868 vertragsmässig erloschen, und von der für die Gera-Eichichter Zweigbahn hat sich die Regierung beim Uebergang der Thüringischen Bahn an den preussischen Staat im Jahre 1882 durch Zahlung einer einmaligen Ablösungssumme von 700 000 Mk. befreit. Diejenige für die Saal-Eisenbahn ist dagegen nie in Anspruch genommen worden und inzwischen 1887 vertragsmässig auch bereits erloschen.

Ein eigener staatsseitiger Betrieb besteht in Meiningen nicht; die Linien Meiningen-Grenze bei Mellrichstadt und Lehesten-Ludwigstadt werden von der bayerischen Staatsbahnverwaltung betrieben, während die Linien Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn einem Privatunternehmer pachtweise überlassen sind resp. werden.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind dem herzoglichen Staatsministerium unterstellt.

Die im Herzogthum gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 231,00 km. — Hiervon entfallen auf: die meiningischen Staatsbahnen und zwar:

a. Meiningen-Bayerische Grenze bei Mellrichstadt .	20,24	km
b. Theilstrecke der Bahnlinie Ludwigstadt-Lehesten	2,26	„
c. Hildburghausen-Heldburg-Friedrichshall . . .	30,00	„
die preussischen Staatsbahnen	33,21	„
die grossherzoglich weimarische Feldabahn	6,30	„
die sächsischen Staatsbahnen	0,83	„
die Werraeisenbahn	118,79	„
die Wernshausen-Schmalkaldener Eisenbahn	2,82	„
die Saal-Eisenbahn	15,94	„
die Weimar-Geraer Eisenbahn	0,61	„
Summa	231,00	km

Eine weitere Ausdehnung erhält das Bahnnetz des Herzogthums noch durch die 1888 seitens Preussens zur Ausführung beschlossene Staatsbahnstrecke Arnstadt-Saalfeld.

Grossherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach.

Geographie. 3595 qkm mit 317000 Einwohnern. 399,88 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 11,12 km.

Das Grossherzogthum ist der grösste unter den thüringischen Staaten.

Es besteht aus drei voneinander getrennt liegenden grösseren Theilen und zwar dem Weimarischen Kreis in der Mitte, dem Eisenacher Kreis im Westen und dem Neustadter Kreis im Osten, sowie aus mehreren Exclaven innerhalb der preussischen Provinz Sachsen, dem Königreich Bayern und den anderen thüringischen Staaten.

Der Weimarische Kreis liegt auf der thüringischen Terrasse, auf welcher sich nördlich der Stadt Weimar der Kamm des grossen Ettersberges hinzieht. Er wird im Osten von der Saale, hauptsächlich aber in seiner ganzen Ausdehnung von Südwesten nach Nordosten von der Ilm (einem Nebenfluss jener) durchflossen.

Der in Richtung von Norden nach Süden langgestreckte Eisenacher Kreis liegt auf dem Thüringer Walde und dem Rhöngebirge, welche durch die Werra voneinander getrennt sind. Bewässert wird derselbe von der Werra und deren Nebenflüssen Felda, Ulster und Hörsel.

Der Neustadter Kreis liegt ebenfalls auf dem Thüringer Walde, welcher hier jedoch nur noch als Bergland von geringerer Höhe erscheint. Durchflossen wird derselbe im Osten von der weissen Elster mit der Weida und von der Orla, einem Nebenflusse der Saale.

Von den Exclaven ist die von Ilmenau besonders zu erwähnen, indem dieselbe das Bergwerkrevier des Grossherzogthums bildet und Steinkohlen, sowie Eisen, Braunstein und Salz liefert. Sie liegt auf dem Thüringer Walde, am oberen Lauf der Ilm, südwestlich des mittleren Hauptheils. Ausserdem sind ihrer räumlichen Ausdehnung wegen die Exclaven Allstedt und Ostheim zu nennen. Die erstere liegt nördlich des mittleren Haupttheils an der Unstrut und Helme und die letztere südlich des Eisenacher Haupttheils auf dem Rhöngebirge.

Der Boden ist nicht besonders ergiebig, der auf der Hohen Rhön gelegene südliche Theil des Eisenacher Kreises sogar direct

arm; dagegen sind die Forsten, welche ungefähr den vierten Theil des Landes bedecken, und besonders die auf dem Thüringer Walde werthvoll und ertragreich. Von der Viehzucht ist die Schafzucht hervorzuheben. Im Saalethal des östlichen Theils vom Weimarischen Kreise wird viel und vorzügliches Obst gewonnen.

Die Industrie erstreckt sich hauptsächlich auf Wollen-, Baumwollen- und Leinenweberei, Strumpfwirkerei, Metall-, Porzellan- und Glaswaaren, sowie auf Pfeifenfabrikation.

Haupt- und Residenzstadt ist Weimar. In gewerblicher Beziehung ist besonders auch Ruhla (welche Stadt halb zu Weimar und halb zu Meiningen gehört) und Ilmenau von Bedeutung.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Wie die Regierungen der sämmtlichen thüringischen Staaten schon frühzeitig bemüht waren, ihren von der Natur reich gesegneten Ländern die Vortheile von Eisenbahnverbindungen zuzuwenden, und bis in die jüngste Zeit das Entstehen neuer Schienenwege erforderlichen Falls durch finanzielle Unterstützung gefördert haben, so besonders auch die des Grossherzogthums Sachsen-Weimar.

Seine Lande werden von fünfzehn verschiedenen Eisenbahnen durchzogen; neun derselben hat die Regierung durch Betheiligung am Anlagecapital, durch Zinsgarantien und Darlehen subventionirt und zwei derselben im volkswirthschaftlichen Interesse entlegener Gebietstheile, für welche sich bei weniger verlockenden Aussichten keine Privatunternehmer fanden, auf Staatskosten hergestellt; es sind dies die Feldabahn im Eisenacher Oberland und die Weimar-Berka-Blankenhainer Bahn im südwestlichen Theil des Weimarischen Kreises.

Der Zeit nach erste und der Bedeutung nach heute noch wichtigste Linie des Grossherzogthums ist die alte Stammstrecke der Thüringischen Bahn Halle-Weimar-Eisenach-Gerstungen. Dieselbe wurde bis Eisenach 1847 und die Reststrecke 1849 dem Betriebe übergeben. Sie durchzieht den Weimarischen Kreis von Osten nach Westen ungefähr in der Mitte, so dass sie von vornherein dem ganzen Kreise nutzbar wurde, während der Eisenacher Kreis allerdings nur in seinem nördlichsten Theile von ihr geschnitten wird. Diese Linie ist denn auch die Mutterbahn der ganzen thüringischen Lande geworden. Aus ihr hat sich, begünstigt durch die reiche Industrie und die Naturschönheiten Thüringens ebenso wie durch die Fürsorge der Landesfürsten ein enggemaschtes Schienennetz herausgebildet, welches sich, soweit es das gross-

herzogliche Staatsgebiet betrifft, ganz besonders auf den Weimarischen Kreis concentrirt.

So entstand in diesem 1869 die Nordhausen-Erfurter Bahn, 1874 die Saal-Unstrutbahn (Grossheringen-Straussfurt) und die Saal-Eisenbahn (Grossheringen-Saalfeld), 1876 die Weimar-Geraer Eisenbahn, 1887 die Weimar-Rastenberger Eisenbahn und die Weimar-Berka-Blankenhainer Staatsbahn.

Für den Eisenacher Kreis bildete, wie vorstehend bereits angedeutet, gleichfalls die Thüringische Stammbahn den ersten Schienenweg; den zweiten erhielt derselbe 1858 in der Werrabahn (Eisenach-Coburg-Lichtenfels), doch kamen beide unmittelbar nur dem nördlichen Theile des Kreises zu Gute, welcher ausserdem 1880 in der Ruhlaer Eisenbahn noch einen dritten Schienenweg bekam. Der südliche Theil dieses Kreises, das Eisenacher Oberland, musste trotz der Bemühungen der Regierung noch lange einer Eisenbahn entbehren. Derselbe ist durchaus gebirgig und seine Bevölkerung arm, die Anlage einer Bahn musste deshalb mit hohen Kosten verbunden sein und bot keine Aussicht auf Rentabilität. In Folge dessen fand sich keine Privatgesellschaft für ein derartiges Unternehmen und auch die Regierung konnte mit Rücksicht auf ihre Finanzen zur Anlage einer solchen sich zunächst nicht entschliessen. Erst als die billigere Gattung der Secundärbahnen eingeführt war, erhielt auch dieser Landestheil 1880 in der auf Staatskosten ausgeführten Feldabahn die langersehnte Schienenverbindung. Dieselbe lehnt sich in Salzungen an die Werrabahn an und führt mit der einen Linie bis Vacha fast an der Westgrenze und mit der anderen aus dieser heraus von Dorndorf südlich bis Kaltennordheim.

Auch für den Neustadter Kreis, resp. für die Verbindung dieses mit dem mittleren Haupttheil des Grossherzogthums (Weimarischer Kreis) hatte man sich seitens der Regierung und der Privatinteressenten schon bald nach Eröffnung der Thüringischen Stammbahn um eine Eisenbahnverbindung in einer Linie von Weimar an die Sächsisch-Bayerische Bahn (Leipzig-Hof) bemüht; bei der in Folge der erheblichen Terrainschwierigkeiten erforderlichen hohen Bausumme gelangte dieses Project aber zuerst überhaupt nicht, und später in zwei getrennten Unternehmungen, der Gössnitz-Geraer und der Weimar-Geraer Eisenbahn, zu verschiedener Zeit zur Ausführung, doch wurde entgegen dem ersten Project der Neustadter Kreis von diesen Linien nicht berührt. Demselben war aber inzwischen 1871 in der Gera-Eichichter Zweigbahn der Thüringischen Eisenbahngesellschaft ein überaus günstiger Schienenweg erstanden, indem dieser, dem Lauf der Flüsse folgend, den Kreis fast in seiner ganzen Länge durchzog und

hierbei die meisten Städte desselben berührte. In Anlehnung an diese Bahn wurde als selbstständiges Eisenbahnunternehmen 1876 die Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn (Werdau-Weida) und 1883, von Weida ausgehend nach Süden, die sächsische Staatsbahnstrecke Weida-Mehltheuer (ursprünglich als Privatbahnunternehmen im Bau begonnen) eröffnet. Auch die Werdau-Weidaer Eisenbahn ist inzwischen in das Eigenthum des sächsischen Staates übergegangen.

Die, wie schon oben angegeben, wegen ihres Bergbaues sowie wegen des Badeortes Ilmenau wichtige Exclave gleichen Namens war 1877 durch die Zweigbahn Arnstadt-Ilmenau der Thüringischen Eisenbahn in das Schienennetz gezogen worden, welche Linie dann 1881/83 in einem selbstständigen Eisenbahnunternehmen südöstlich nach Gehren und Grossbreitenbach Fortsetzung fand.

Die Allstedter Exclave erhält demnächst in der von Preussen 1889 beschlossenen Linie Oberröblingen-Allstedt ihren ersten Schienenweg, während die von Ostheim eines eigenen solchen wohl noch auf längere Zeit entbehren dürfte; dieselbe gehört zum Verkehrsgebiet der bayerisch-meiningischen Staatsbahnstrecke Schweinfurt-Meiningen.

Wie schon Eingangs angeführt, gewährte die grossherzogliche Regierung, soweit erforderlich, allen ihren Landen zu Gute kommenden Eisenbahnunternehmungen finanzielle Unterstützung und zwar:

a. Der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zur Stammstrecke durch Uebernahme von 2 700 000 Mk. St.-Actien und durch ein besonderes Darlehen von 1 800 000 Mk., zur Gera-Eichichter Zweigbahn durch Uebernahme einer $3^1/_2$ procentigen Zinsgarantie zusammen mit den anderen betheiligten Regierungen für das gesammte Anlagecapital dieser im Betrage von 18 000 000 Mk. St.-Actien Lit. C. und für die Zweigbahn Arnstadt-Ilmenau durch eine Subvention à fonds perdu von 312 500 Mk. Die vorerwähnte Zinsgarantie für die Gera-Eichichter Zweigbahn wurde alle Jahre in hohen Beträgen in Anspruch genommen und blieb in Kraft bis zum Uebergang der Thüringischen Bahn in das Eigenthum des preussischen Staates, wobei die grossherzogliche Regierung für ihre Actien sowie zur Ablösung der ihr zustehenden Eisenbahnsteuer einerseits und unter Aufhebung ihrer Garantiepflicht andererseits 7 500 000 Mk. erhielt.

b. Der Saal-Unstrutbahn durch Uebernahme von 120 000 Mk. St.-Actien, welche durch die Falliterklärung der Gesellschaft gänzlich werthlos geworden sind. Die Bahn ging aber ohne jegliche Betriebsunterbrechung in das Eigenthum der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn, und später als Theil dieser in das Eigenthum des preussischen Staates über.

c. Der Saal-Eisenbahn durch Uebernahme von 900 000 Mk. St.-Actien und der vollen Zinsgarantie zusammen mit den anderen betheiligten Regierungen für eine Anleihe von 3 500 000 Mk., die letztere ist jedoch, ohne dass sie der grossherzoglichen Regierung jemals finanzielle Opfer auferlegt hätte, 1887 bereits erloschen.

d. Der Weimar-Geraer Eisenbahn durch verschiedene, inzwischen aber zurückgezahlte Darlehen und eine $4^1/_2$ procentige Zinsgarantie zusammen mit den anderen betheiligten Regierungen für die St.-Actien im Gesammtbetrage von 9 000 000 Mk. Dieselbe erstreckte sich auf die ersten zehn Betriebsjahre bis incl. 1886 und ist alljährlich voll in Anspruch genommen worden.

e. Der Weimar-Rastenberger Eisenbahn durch Uebernahme von 200 000 Mk. St.-Actien.

f. Der Werrabahn durch Uebernahme von 1 500 000 Mk. St.-Actien sowie einer 4procentigen Zinsgarantie zusammen mit den anderen betheiligten Regierungen für 24 000 000 Mk. auf die ersten zehn Betriebsjahre bis incl. 1868; auch diese ist alljährlich in hohen Beträgen in Anspruch genommen worden.

g. Der Ruhlaer Eisenbahn durch Uebernahme von 60 000 Mk. St.-Actien mit nur bedingtem Dividendengenuss.

Die Feldabahn und die Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn sind, wie schon angegeben, Eigenthum des Staats, stehen aber nicht in staatsseitigem Betrieb, sondern sind pachtweise an Privatunternehmer überlassen. Die Eisenbahnangelegenheiten sind im Grossherzogthum dem Departement des Innern vom Staatsministerium unterstellt.

Die auf grossherzoglich sachsen-weimarischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 399,88 km.

Hiervon entfallen auf:

die beiden grossherzoglichen Staatsbahnen		
a. die Feldabahn	37,70	km
b. die Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn	32,16	„
die preussischen Staatsbahnen	155,95	„
die sächsischen Staatsbahnen	40,02	„
die Weimar-Rastenberger Eisenbahn	51,04	„
die Saal-Eisenbahn	26,71	„
die Weimar-Geraer Eisenbahn	29,75	„
die Werrabahn	17,73	„
die Ruhlaer Eisenbahn	6,78	„
die Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn	2,04	„
Summa	399,88	km

Eine weitere Ausdehnung erfährt das Bahnnetz des Grossherzogthums noch durch die seitens Preussens 1888 zur Ausführung beschlossene, mit auf den Neustadter Kreis entfallende Linie Triptis-Anma-Blankenstein sowie die mit Gesetz von 1889 angeordnete Zweigbahn Oberröblingen-Allstedt (Hauptort der an der Unstrut und Helme gelegenen Exclave).

Fürstenthum Schaumburg-Lippe (Lippe-Bückeburg).

Geographie. 340 qkm mit 38 000 Einwohnern. 24,32 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 7,16 km.

Das Fürstenthum besteht aus einem abgeschlossenen Ganzen, ohne Enclaven und Exclaven, zwischen den preussischen Provinzen Westfalen, Hannover und dem zur Provinz Hessen-Nassau gehörigen Kreise Rinteln.

Es liegt im Uebergang vom norddeutschen Tieflande zum Berglande; der südliche und südöstliche Theil gehören der Gebirgsformation des Wesergebirges (Luhdener Klippen) und dem Höhenzuge des Bückeberges an. Grössere Flüsse hat dasselbe nicht aufzuweisen, dagegen liegt innerhalb seines Gebiets im äussersten Norden das Steinhuder Meer, ein grosser Landsee. Den Hauptnahrungszweig bildet die Landwirthschaft, und diese sowie die die Viehzucht stehen auf hoher Stufe, Dank dessen Getreide und Vieh zur Ausfuhr gelangen. Am Bückeberge bei Stadthagen werden Steinkohlen gleichfalls über den eigenen Bedarf gewonnen, auch befinden sich hier Sandsteinbrüche. Die Industrie ist nur unbedeutend und beschränkt sich auf Tuch- und Leinenweberei.

Die Haupt- und Residenzstadt ist Bückeburg.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Die als Theil der grossen Weltroute Berlin-Köln schon frühzeitig zur Ausführung gelangte Eisenbahn von Hannover nach Minden musste der geographischen Lage nach durch das Fürstenthum in Richtung von Osten nach Westen führen. In Unterstützung dieses Unternehmens liess Seine Durchlaucht der damals regierende Fürst Georg die 24,32 km lange, auf das Fürstenthum entfallende Theilstrecke auf Kosten der fürstlichen Rentenkammer ausführen und hierzu eine Anleihe im Betrage von 4 500 000 Mk. durch Ausgabe von ausloosbaren 25 Thlr.-Loosen aufnehmen. Die Bahn war somit nicht

Eigenthum des Staats, sondern des fürstlichen Hauses. Sie gelangte bereits 1847 zur Eröffnung und wurde von der hannöverschen Staatsbahnverwaltung gegen 50% der antheiligen Bruttoeinnahme in pachtweisen Betrieb genommen, an deren Stelle durch die politischen Veränderungen 1866 die preussische Staatsbahnverwaltung trat, bis sie 1884 gegen Zahlung von 13 000 000 Mk. (in 4 procentigen Consols) käuflich in das Eigenthum des preussischen Staates überging.

Dieser scheinbar übermässige Preis erklärt sich aus der hohen Rentabilität der Bahn, Dank welcher sich das Anlagecapital in den 50% der Bruttoeinnahme ganz ausnahmsweise hoch verzinste. Die Bahn berührt die beiden Städte des Fürstenthums Stadthagen und Bückeburg und genügt vollständig den Verkehrsverhältnissen des Landes, so dass ein weiterer Eisenbahnbau für den öffentlichen Verkehr sich nicht erforderlich gemacht hat, und demnach das Längenverhältniss bis ult. März 1889 unverändert 24,32 km geblieben ist.

Die Anschlussbahn Stadthagen-Osterholz ist hierbei nicht in Ansatz gekommen, da sie nicht dem öffentlichen Verkehr dient; erwähnt ist sie hier aber beiläufig, weil sie auf verschiedenen Eisenbahnkarten mit eingezeichnet ist.

Schleswig, Holstein und Lauenburg.

Bei Beginn der Eisenbahnära gehörten, wie bekannt, die Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg, welche die heutige preussische Provinz Schleswig-Holstein bilden, zum Königreich Dänemark. Nachdem die Lostrennung dieser ursprünglich deutschen Länder von Dänemark bereits 1848 seitens des damaligen Deutschen Bundes durch einen, bezüglich der Folgen vorläufig unfruchtbaren Krieg versucht worden war, entbrannte 1864 der zweite schleswig-holsteinische Krieg, welcher damit endete, dass Dänemark die drei Herzogthümer an die beiden damaligen deutschen Grossmächte Preussen und Oesterreich verlor. Lauenburg wurde darauf seitens Oesterreichs in dem Gasteiner Vertrage von 1865 gegen eine Geldentschädigung gänzlich an Preussen überlassen, zunächst aber nur mittelst einer Personalunion mit diesem verbunden, so dass der König von Preussen gleichzeitig Herzog von Lauenburg wurde. Schleswig und Holstein dagegen kamen erst durch den Prager Frieden, welcher den Krieg von 1866 beendete, in den alleinigen Besitz von Preussen und wurden unterm 24. Dezember 1866 mit der preussischen Monarchie vereinigt, während die völlige Einverleibung Lauenburgs in den preussischen Gesammtstaat erst 1876 erfolgte.

Die Haupterwerbsquelle der Bewohner bilden Landwirthschaft, Viehzucht und Handel, welcher in Folge der geographischen Lage der Herzogthümer zwischen der unteren Elbe, Nord- und Ostsee und begünstigt durch zahlreiche natürliche Häfen schon frühzeitig durch die Schifffahrt vermittelt worden war.

Der dänischen Krone gebührt unstreitig der Ruhm, die Einführung und Entwickelung des Eisenbahnwesens in den Elbherzogthümern (Sammelname der

Herzogthümer Schleswig, Holstein und Lauenburg) wesentlich erleichtert und unterstützt zu haben, soweit nur die eigenen handelspolitischen Interessen zur Geltung kamen, sie war aber um so eifersüchtiger auf das Aufblühen der benachbarten nordischen Handelsmetropolen und ist deshalb für die angrenzenden Staaten ein äusserst unbequemer Nachbar gewesen betreffs jener Linien, welche nicht ausschliesslich ihren Interessen dienen sollten.

Der erste Anstoss bezüglich des Eisenbahnwesens wurde durch das bereits 1832 seitens der Lübecker Kaufmannschaft aufgestellte Project einer Eisenbahn von Lübeck nach Hamburg gegeben. Dasselbe kam aber damals in Folge der ablehnenden Haltung der dänischen Regierung nicht zur Ausführung, hätte geographisch auch nur den äussersten Südosten des Herzogthums Schleswig betroffen; es war jedoch deshalb für die Elbherzogthümer von hoher Wichtigkeit, weil es der Krone Dänemark die Gefahr einer schweren Benachtheiligung für die holsteinischen Seestädte Kiel und Altona vor Augen führte und so die Eisenbahnfrage in den Elbherzogthümern in Fluss brachte. Durch jenes erste Project veranlasst, welches ausser der Verbindung der beiden nordischen Handelsstädte Lübeck und Hamburg gleichzeitig eine Verbindung der Ost- und Nordsee bezweckte, wurden zahlreiche andere mit gleichem Endzweck wachgerufen, indem natürlich jede der vielen Küstenstädte Ausgangspunkt der betreffenden Verbindungsbahn zwischen den beiden Meeren werden wollte. Vor Allem aber wurde die dänische Regierung dadurch veranlasst, die Verbindung der beiden Meere durch eine Eisenbahn resp. die darauf zielenden inländischen Projecte eingehend zu prüfen. Sie ernannte hierzu eine besondere Commission, und diese erliess zufolge Allerhöchster Entschliessung vom 12. Mai 1840 unterm 18. desselben Monats allgemeine Bestimmungen, unter welchen die Anlegung von Eisenbahnen zur Verbindung der Nord- und Ostsee innerhalb der Herzogthümer Schleswig und Holstein an Privatunternehmer gestattet werden sollte. Hiernach waren die Gesuche um Erlaubniss zur Anlage derartiger Eisenbahnen zunächst der gedachten Commission vorzulegen, während die Ertheilung der definitiven Concession nur Sr. Majestät dem Könige von Dänemark Allerhöchstselbst zustehen sollte. Die Bestimmung des Anlagecapitals, die Genehmigung zur Aufnahme von Anleihen, zur Eröffnung des Betriebes nach behördlicher Prüfung der Anlagen und die Genehmigung der Tarife wurden gleichfalls der Allerhöchsten Entschliessung vorbehalten, und zur Ausübung der staatsseitigen Aufsicht die Einsetzung königlicher Commissare angeordnet. Die Concessionsdauer wurde auf mindestens 50 Jahre vom Tage der Eröffnung an bestimmt und begriff das ausschliessliche Bau- und Betriebsrecht in sich. In den weiteren Festsetzungen kommt die grosse Fürsorge zum Ausdruck, deren sich solche Eisenbahnen seitens der königlichen Regierung zu erfreuen haben sollten. Dieselbe stellte die Betheiligung am Anlagecapital bis zum vierten Theil in Aussicht, verpflichtete sich zur unentgeltlichen Hergabe des verwendbaren fiscalischen Terrains, sprach die Eisenbahnen von allen königlichen Steuern und Abgaben frei, sicherte Rückzahlung des Eingangszolls für die zum Bau und Betrieb erforderlichen Materialien, Locomotiven und Wagen zu und stellte sehr milde Bedingungen betreffs der Verpflichtungen der Eisenbahnen der Postverwaltung gegenüber, indem diese ausser Briefen, Zeitungen und dem Postbegleitpersonal täglich in jeder Richtung nur bis 600 Pfund Postgüter unentgeltlich zu befördern haben sollten, für das Uebergewicht aber der tarifmässige Preis zur Erhebung kommen konnte. Beschädigungen in Kriegsfällen durch den Feind oder im Interesse der Landesvertheidigung und die Benutzung der Bahn zur Beförderung von Truppen und Kriegsmaterial in Kriegs-

zeiten gaben aber auch hier keinen Anspruch auf Ersatz. Ferner sollten, wie überall, die Unternehmer zur Haftpflicht herangezogen werden für allen auf der Bahn und durch dieselbe veranlassten Schaden an Personen und Gütern, soweit sie nicht die eigene Schuld des Beschädigten oder unabwendbaren äusseren Zufall nachweisen könnten. Die Unternehmer sollten das Vorzugsrecht bezüglich Concessionirung von Zweigbahnen haben. Bezüglich der zwangsweisen Erwerbung des in Privatbesitz befindlichen Grund und Bodens wurde die Verordnung vom 28. November 1837 „über das Verfahren bei Ausmittelung der Entschädigung für die bei Vornahme neuer Strassenbauten abzutretenden Grundstücke und Gerechtsame“ auch auf die Eisenbahnen anwendbar erklärt.

Auf Grund dieser Bestimmungen entstand mit Concession von 1842 die Altona-Kieler Eisenbahn, auch König Christian VIII.-Ostseebahn genannt, und es wurde dieselbe als erster Schienenweg in den Elbherzogthümern am 18. September 1844 eröffnet. Sie bildet die Stammbahn des Landes, indem alle späteren Eisenbahnen in unmittelbarer oder mittelbarer Anlehnung an dieselbe hergestellt worden sind. So wurden die Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn mit Concession von 1844, die Rendsburg-Neumünstersche mit Concession von 1845, die König Friedrich VII.-Südschleswigsche Bahn (Rendsburg-Flensburg mit Zweig nach Tönning) mit Concession von 1852, die Schleswig-Klosterkruger Eisenbahn mit Concession von 1857 ins Leben gerufen und die „Nordschleswigschen Bahnen“ (Flensburg-Jütische Grenze gegen Vamdrup mit Zweigen nach Tondern, nach Apenrade und nach Hadersleben) 1862 concessionirt, von diesen letzteren aber unter dänischer Herrschaft nur noch die Theilstrecke Flensburg-Rothenkrug eröffnet.

Diese Bahnen bildeten ein in sich geschlossenes, mit den deutschen Bahnen zunächst aber nicht in Verbindung stehendes Netz. Eine solche wurde erst in der 1865/66 eröffneten Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, also erst nach Loslösung der Elbherzogthümer von der Krone Dänemark erreicht.

Das Herzogthum Lauenburg erhielt den ersten Schienenweg in der bereits 1845 concessionirten Berlin-Hamburger Eisenbahn und weitere in der 1851 eröffneten Zweigbahn Büchen-Lauenburg dieser, sowie in der 1850 unter interimistischer deutscher Verwaltung concessionirten Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Schliesslich wurde noch 1860 der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft die den Südosten des Herzogthums Holstein betreffende directe Linie Lübeck-Hamburg concessionirt, welche s. Z. das erste Eisenbahnproject in den Elbherzogthümern gebildet hatte, doch ist dieselbe erst unter deutscher Herrschaft 1865 dem Betriebe übergeben worden.

Wie bekannt und wie auch unsererseits bereits angegeben ist, gelangten die Elbherzogthümer 1865/66 in ausschliesslich preussischen Besitz, und die weitere Entwickelung ihres Bahnnetzes bildet demgemäss nicht mehr das Thema dieses Artikels. Zum Schluss sei indess nochmals hervorgehoben, dass alle genannten Bahnen Privatunternehmungen waren, die dänische Regierung aber ihrerseits Staatsbahnen in den Elbherzogthümern nicht gebaut hat.

Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt.

Geographie. 940 qkm mit 85000 Einwohnern. 30,29 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 3,22 km.

Das Fürstenthum besteht aus der auf dem Thüringer Walde gelegenen Oberherrschaft und aus der auf dem Kyffhäuser gelegenen

Unterherrschaft. Die erstere wird wiederum gebildet aus dem Haupttheil des Fürstenthums mit der Haupt- und Residenzstadt Rudolstadt, aus der östlich davon gelegenen Exclave Leutenberg und mehreren kleineren Parcellen, und die Unterherrschaft aus einem grösseren Theil mit der Stadt Frankenhausen und zwei westlich davon gelegenen kleineren Theilen.

Der Haupttheil der Oberherrschaft wird von der Saale im äussersten Osten und deren Nebenflüssen Schwarza und Ilm, die Exclave Leutenberg ebenfalls von der Saale und deren Nebenfluss Sormitz, der Haupttheil der Unterherrschaft von der kleinen Wipper durchflossen.

In der Oberherrschaft sind Waldungen, in der Unterherrschaft Ackerland vorherrschend. In beiden Theilen des Landes wird Bergbau getrieben; derselbe liefert in der Oberherrschaft Kupfer, Eisen, Alaun, Vitriol und in der Unterherrschaft Braunkohlen und Salz, diese beiden Artikel jedoch nur in geringen Quantitäten für den lokalen Bedarf.

Von der Industrie steht die Porzellanmanufactur obenan; ihr folgen die Metallfabrikation, Woll-, Baumwoll- und Leinenweberei, chemische Fabriken und Glashütten. Vor Allem aber ist das Fürstenthum, besonders die Oberherrschaft, berühmt durch seine Naturschönheiten, deren Glanzpunkt das Schwarzathal bildet, weshalb es sich eines regen Touristenverkehrs erfreut.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Da es dem Fürstenthum an grösseren Consumtions- und Productionsplätzen fehlt, konnte es für die Anlage von Eisenbahnen nicht direct massgebend werden; wenn aber die Trace grösserer Eisenbahnunternehmungen in Rudolstädter Gebiet fiel, hat die fürstliche Regierung dieselben ebenso wie die anderen Regierungen der thüringischen Staaten in nachdrücklicher Weise unterstützt. Zunächst handelte es sich hierbei um die Gera-Eichichter Zweigbahn der Thüringischen Eisenbahn. Dieselbe berührt in ihrer Endstrecke Pössneck-Saalfeld-Eichicht den nördlichen Theil der Exclave Leutenberg, und es ermöglichte die fürstliche Regierung in Gemeinschaft mit den anderen in Frage kommenden Staaten das Zustandekommen dieser 1871 eröffneten Bahn durch Betheiligung an einer $3^1/_2$procentigen Zinsgarantie für das Anlagecapital — Thüringische St.-Actien Lit. C im Betrage von 18 000 000 Mk. —; dieselbe ist bis zum Uebergang des Thüringischen Eisenbahnunternehmens in den Besitz des preussischen Staates 1882 alljährlich mit hohen Beträgen in Anspruch

genommen worden. Bei Verkauf befreite sich jedoch die fürstliche Regierung gleich den anderen von der Zinsgarantie durch Zahlung einer einmaligen Abfindungssumme von 128000 Mk. an Preussen, während sie andererseits auf die ihr eigentlich zustehende Quote aus der Eisenbahnsteuer resp. die entsprechende Abfindung verzichtete.

Bei Anlage der Saal-Eisenbahn (Grossheringen-Saalfeld) kam der nordöstlichste Theil des Rudolstädter Hauptcomplexes in Frage, und die fürstliche Regierung unterstützte dieses Privatbahnunternehmen von vornherein durch Uebernahme von 372000 Mk. St.-Actien sowie später durch Betheiligung an der Zinsgarantie für eine Anleihe von 3500000 Mk.; letztere ist jedoch nie in Anspruch genommen worden und 1887 bereits erloschen. Diese Bahn, welche die Hauptstadt Rudolstadt berührt, wurde 1874 dem Verkehr übergeben. Aus derselben heraus wurde noch eine kurze, aber ganz auf fürstlich Rudolstädter Gebiet fallende Zweigbahn von Schwarza nach der Stadt Blankenburg in Thüringen, dem Eingangspunkt in das Schwarzathal, gebaut und 1884 eröffnet.

Es möchte Wunder nehmen, dass der Schienenweg nicht in das zum Zielpunkt zahlreicher Touristenausflüge gewählte Schwarzathal selbst vorgetrieben ist. Des Fürsten Wort hat aber dem ungestümen Dampfross am Eingangspunkt in dieses Paradies „Halt“ geboten, und Jeder, dem es vergönnt gewesen, den idyllischen Zauber desselben kennen zu lernen, wird gewiss dem fürstlichen Hüter dieses seines königlichen Besitzes Dank wissen, dass er denselben vor Entweihung durch schrankenlose Besucher, die der erleichterte Verkehr mit sich bringen würde, geschützt hält. Man denke sich ein Berliner Pfingstpublikum in diesem Allerheiligen der Natur!

Mit Eröffnung in 1885 verlängerte Preussen die Gera-Eichichter Zweigbahn von Eichicht aus weiter nach Süden zum Anschluss an das bayerische Bahnnetz und die Anfangsstrecke dieser Linie fällt ebenfalls noch in die fürstliche Exclave Leutenberg.

Die Ländertheile der Unterherrschaft gehören dem Verkehrsgebiet der jetzt im Besitz des preussischen Staats befindlichen Nordhausen-Erfurter Eisenbahn an, werden aber von dieser nicht selbst berührt.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind dem fürstlich schwarzburg-rudolstädtischen Ministerium unterstellt.

Die auf rudolstädtischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 30,29 km.

Hiervon entfallen auf:

die preussischen Staatsbahnen	14,84	km
die Saal-Eisenbahn	15,45	„
Summa	30,29	km

Eine weitere Ausdehnung erfährt das Bahnnetz des Fürstenthums noch durch die 1888 seitens Preussens zur Ausführung beschlossene Staatsbahnstrecke Arnstadt-Saalfeld. Dieselbe fällt zum grössten Theil in Rudolstädter Gebiet und zwar in den nördlichen Theil des Hauptcomplexes der Oberherrschaft.

—

Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen.

Geographie. 862 qkm mit 75 000 Einwohnern. 78,65 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 9,12 km.

Das Fürstenthum besteht aus der nördlich, innerhalb der preussischen Provinz Sachsen gelegenen Unterherrschaft und der südlich, im eigentlichen Thüringen gelegenen Oberherrschaft, welch letztere in sich wiederum zwei getrennte grössere Theile und drei Exclaven umfasst.

Die Unterherrschaft wird von den Unstrut-Nebenflüssen Wipper und Helbe durchflossen und von den Höhenzügen der Hainleite zwischen Helbe und Wipper und des Kyffhäuser nördlich der Wipper durchzogen, hat im Allgemeinen aber nur den Charakter des Hügellandes.

Die Oberherrschaft liegt auf dem Thüringer Walde und wird von der Ilm (Nebenfluss der Saale) und der Gera (Nebenfluss der Unstrut) bewässert.

Die Erstere ist ein reiches Kornland mit beträchtlicher Viehzucht, die Letztere ist reich an Wald, aber arm an Getreide.

Von Industriezweigen ist besonders die Porzellan- und Glasfabrikation sowie Wollenweberei stark entwickelt.

Hauptstadt und Residenz des Fürstenthums ist Sondershausen in der Unterherrschaft. Gewerblich und geschäftlich, sowie auch der Einwohnerzahl nach bedeutender ist aber die in der Oberherrschaft gelegene Fabrikstadt Arnstadt.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Solange der Eisenbahnbau und die Betriebseinrichtungen nur den grösseren Verkehrsverhältnissen angepasst waren, konnte das Fürstenthum bei der nur geringen Ausdehnung seiner einzelnen Landestheile

naturgemäss eine eigene Eisenbahngeschichte nicht haben; die fürstliche Regierung musste sich vielmehr darauf beschränken, das Entstehen grösserer ihren Gebieten zu Gute kommender Eisenbahnunternehmungen zu fördern und zu unterstützen, und sie hat dies im reichsten Masse gethan.

So bestimmte sie im Interesse ihrer Oberherrschaft und besonders ihrer Fabrikstadt Arnstadt die Thüringische Eisenbahngesellschaft 1865 zum Bau einer Zweigbahn von Neudietendorf nach Arnstadt, indem sie für das ganze Anlagecapital zu dieser im Betrage von 1 094 700 Mk. die volle $4^1/_2$ procentige Zinsgarantie übernahm.

Diese Zweigbahn wurde 1867 dem Betriebe übergeben und erforderte denn auch alljährlich nennenswerthe Zinszuschüsse. Ferner unterstützte die Regierung später den Weiterbau dieser Zweigbahn südlich über Plaue nach dem in weimarischem Gebiet gelegenen Badeort Ilmenau durch Zahlung einer einmaligen Subvention à fonds perdu an die Thüringische Eisenbahngesellschaft im Betrage von 437 500 Mk., wodurch sie sich gleichzeitig vertragsmässig von der eben angeführten Zinsgarantie befreite, welche ursprünglich auf so lange festgesetzt war, bis 10 Jahre hintereinander die Verzinsung des Anlagecapitals durch die Betriebsüberschüsse der Zweigbahn Neudietendorf-Arnstadt selbst Deckung gefunden hätte. Die Eröffnung bis Ilmenau erfolgte 1879.

Ebenso hatte die fürstliche Regierung auch ihrer Unterherrschaft die Segnungen einer dieselbe in der Richtung von Norden nach Süden durchziehenden Schienenverbindung zugewendet, indem sie das Zustandekommen der Nordhausen-Erfurter Bahn durch eine hohe Betheiligung an deren Anlagecapital und eine theilweise Zinsgarantie ermöglichte. Sie übernahm die Hälfte der St.-Actien mit 1 875 000 Mk. und die Hälfte einer 4 procentigen Zinsgarantie für das gesammte St.-Actiencapital im Betrage von 3 750 000 Mk. auf die Dauer von 10 Jahren. Die Bahn, welche innerhalb des Fürstenthums die Städte Sondershausen und Greussen, sowie die Ortschaften Hohenebra und Wasserthalleben berührt, wurde 1869 eröffnet. Die von ihr übernommenen St.-Actien veräusserte die Regierung noch vor Eröffnung der Bahn, bezüglich der Zinsgarantie musste sie alljährlich mit dem vollen auf sie entfallenden Betrage von 75 000 Mk. eintreten.

Beide Bahnen, die Thüringische sowohl als die Nordhausen-Erfurter, sind inzwischen in das Eigenthum des preussischen Staates übergegangen und hierbei die finanziellen Engagements der fürstlichen Regierung betreffs der Zinsgarantie einerseits und Anspruch

auf Eisenbahnsteuer andererseits durch einmalige Abrechnung abgelöst worden.

Nachdem technisch für Bahnen mit geringerem Verkehr die Möglichkeit und Zulässigkeit eines leichteren und daher bedeutend billigeren Baues festgestellt und hierauf einheitlich für ganz Deutschland 1878 eine Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung (Secundärbahnen) aufgestellt worden war, richtete die fürstliche Regierung ihr Augenmerk darauf, ihre wichtigeren abseits der bereits genannten Bahnen liegenden Wohnplätze durch den Bau von secundären Zweigbahnen mit in das Schienennetz zu ziehen und nahm hierbei gegebenen Falls die Herstellung solcher auf Staatskosten selbst in die Hand. So baute sie in der Oberherrschaft 1881/83 eine normalspurige Eisenbahn von Ilmenau über Gehren nach Grossbreitenbach und in der Unterherrschaft eine ebensolche 1883 von der Station Hohenebra der Linie Nordhausen-Erfurt nach Ebeleben, verkaufte aber beide Bahnen 1884 an den bekannten Eisenbahnunternehmer Bachstein, welcher dieselben auf Kosten der Regierung bereits gebaut und von Eröffnung an auch in Betrieb gehabt hatte.

Die ausserdem noch zum grössten Theil im Fürstenthum (Oberherrschaft) gelegene Bahn Arnstadt-Ichtershausen dagegen war von Anfang an Privatunternehmen und die Regierung bei dieser finanziell in keiner Weise betheiligt; dieselbe ist 1885 eröffnet worden.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind der Abtheilung des Innern des fürstlichen Ministeriums unterstellt.

Die auf fürstlich schwarzburg-sondershausenschem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 78,65 km.

Hiervon entfallen auf:

die preussischen Staatsbahnen	49,46	km
die Hohenebra-Ebelebener Eisenbahn	8,70	„
die Ilmenau-Grossbreitenbacher Eisenbahn	17,09	„
die Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn	3,40	„
Summa	78,65	km

Eine weitere Ausdehnung erfährt das Bahnnetz des Fürstenthums noch durch die seitens Preussens 1888 zur Ausführung beschlossene Staatsbahnstrecke Arnstadt-Saalfeld und die mit Gesetz von 1889 angeordnete Linie von Reinsdorf (an der Strecke Sangerhausen-Erfurt) nach Frankenhausen in der Unterherrschaft.

Fürstenthum Waldeck.

Geographie. 1121 qkm mit 57000 Einwohnern. 11,98 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 1,07 km.

Das Land besteht aus zwei voneinander getrennt liegenden Theilen, dem eigentlichen Fürstenthum Waldeck und dem Fürstenthum Pyrmont. Das Erstere liegt zwischen den preussischen Provinzen Hessen-Nassau und Westfalen auf dem Sauerländischen Gebirge und wird im Süden von der Eder, einem Nebenfluss der Fulda, und im Norden von der Diemel, einem Nebenfluss der Weser, sowie von deren Zufluss Twiste durchflossen. Das Fürstenthum Pyrmont liegt nordöstlich von jenem zwischen den preussischen Provinzen Hannover und Westfalen, dem Herzogthum Braunschweig und dem Fürstenthum Lippe-Detmold. Dasselbe ist ebenfalls gebirgig und orographisch zum Teutoburger Walde zu rechnen, wird aber auch mit dem selbstständigen Namen „Pyrmonter Bergland“ bezeichnet. Durchflossen wird es von der Emmer, einem Nebenfluss der Weser. Den Hauptnahrungszweig der Bewohner bilden in beiden Landestheilen Ackerbau und Viehzucht; zwei Fünftel des Landes sind mit Waldungen bestanden; der Bergbau liefert Eisen- und Manganerze; am bekanntesten und berühmtesten sind aber die Mineralquellen des Landes, im Waldeckschen bei Wildungen und noch mehr die von Pyrmont. Die Industrie ist noch wenig entwickelt. Haupt- und Residenzstadt ist Arolsen im Fürstenthum Waldeck; sie bildet zugleich den Haupthandelsplatz dieses Landestheils und hat Eisenhütten und Wollzeugfabrikation.

Laut Vertrag vom 18. Juli 1867 ist die innere Verwaltung der Fürstenthümer an Preussen überlassen, und an der Spitze derselben steht ein von Sr. Majestät dem König von Preussen zu ernennender Landesdirector.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Bei dem Mangel an grösseren Wohnorten, sowie an ergiebigen Productionsplätzen konnte das Land zunächst ein Feld für selbstständige Eisenbahnunternehmungen nicht bieten; der gebirgige Charakter desselben liess es aber überdies bei Feststellung der Richtung durchgehender Linien eher vermeiden als aufsuchen, und so wurde dem Fürstenthum Pyrmont ein Schienenweg erst 1872 in der Hannover-Altenbekener Eisenbahn, während das Fürstenthum Waldeck noch länger eines eigenen solchen entbehren musste.

Bei Projectirung der Hannover-Altenbekener Bahn wurde, nachdem, wie bereits oben erwähnt, 1867 die innere Verwaltung des Landes an Preussen übergegangen war, zunächst mit Gesetz vom 1. Januar 1869 der die Expropriation behandelnde Theil des preussischen Eisenbahngesetzes von 1838 auch auf die Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont ausgedehnt, und dann unterm 11. März 1870 ein besonderes „Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen in den Fürstenthümern Waldeck und Pyrmont“ erlassen. Dasselbe bestimmt, dass die Anlage von Eisenbahnen der landesherrlichen Genehmigung bedarf, ertheilt ferner für solche das Expropriationsrecht, ordnet das Aufsichtsrecht des Landesdirectors und bringt ferner das ganze preussische Eisenbahngesetz von 1838 nebst dem Zusatzgesetz vom 3. Mai 1869 zu diesem, und die Gesetze vom 30. Mai 1853, vom 21. Mai 1859 und vom 16. März 1867 über die Besteuerung der Eisenbahnen auch für die Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont zur Geltung.

Bezüglich des eigentlichen Fürstenthums Waldeck trat der obengedachte zweite Fall ein, dass das Land seines gebirgigen Charakters wegen direct umgangen wurde, indem man die ebenfalls 1872 eröffnete Linie Warburg-Schwerte der Bergisch-Märkischen Eisenbahn auf Kosten der Länge ausserhalb des Fürstenthums durch das Diemelthal führte. Immerhin kam diese Linie aber wenigstens dem nördlichen Grenzstrich zu Gute, indem sie zum Theil sogar dicht an der Grenze entlang läuft. In Anlehnung an diese Linie wurde 1874 als erster kurzer Schienenweg in dem Fürstenthum Waldeck selbst die Rhene-Diemelthalbahn Bredelar-Martenberg seitens Privater, zunächst jedoch nur als Grubenbahn eröffnet, doch kam 1882 auch der öffentliche Güterverkehr auf derselben zur Einführung, während die Personenbeförderung auch gegenwärtig noch ausgeschlossen ist.

Die Aufstellung der Normen für Secundärbahnen ermöglichten es der preussischen Regierung, dem Fürstenthum Waldeck endlich die langentbehrten directen Schienenwege zu bringen durch Erbauung solcher auf preussische Staatskosten. Zunächst wurde mit Eröffnung in 1884 der Badeort Wildungen durch Bau der Zweigbahn Wabern-Wildungen in das Schienennetz gezogen und 1885 die Ausführung der Linie Warburg-Arolsen, sowie mit Gesetz von 1889 deren Fortsetzung südlich bis Corbach angeordnet; diese Linie wird den grössten Theil des Fürstenthums in der Richtung von Norden nach Süden erschliessen, doch harrt dieselbe gegenwärtig (1889) noch der Eröffnung.

Die Eisenbahnangelegenheiten sind dem Landesdirector und als Recursinstanz dem preussischen Ministerium der öffentlichen

Arbeiten unterstellt. Die in Betrieb befindlichen Linien hatten ult. März 1889 eine Gesammtlänge von 11,96 km. — Hiervon entfallen, nachdem die Hannover-Altenbekener Bahn, wie bekannt, in Besitz des preussischen Staats übergegangen, auf:

die preussischen Staatsbahnen	9,90 km
die Rhene-Diemelthalbahn	2,06 „
Summa	11,96 km

Königreich Württemberg.

Geographie. 19 504 qkm mit 2 015 000 Einwohnern. 1460,79 km Eisenbahnen, mithin auf 100 qkm 7,49 km.

Das Königreich besteht aus einem zusammenhängenden Ganzen im Südwesten Deutschlands, von welchem nur einige kleine Exclaven getrennt liegen. Der politischen Eintheilung nach wird es im Osten und Nordosten vom Königreich Bayern, im Nordwesten, Westen und Südwesten aber vom Grossherzogthum Baden begrenzt; im Süden bildet der Bodensee eine natürliche Grenze gegen die Schweiz. Innerhalb Württembergs liegt das zu Preussen gehörige Hohenzollern (die früher selbstständigen Fürstenthümer Hohenzollern-Hechingen und Hohenzollern-Sigmaringen).

Der Süden des Landes wird von der Donau und deren linksseitigen Nebenflüssen Lauter und Brenz durchflossen, von den rechtsseitigen bildet die Iller den Grenzfluss gegen Bayern. Der Norden gehört dem Stromgebiet des Rhein an, und dessen rechtsseitiger Nebenfluss Neckar bildet die Hauptwasserstrasse des Königreichs. Von den Nebenflüssen dieses sind rechtsseitig besonders Erms, Rems, Murr, Kocher und Jagst, und von den linksseitigen die Enz mit der Nagold zu nennen. Ausserdem gehört im Nordosten noch die Tauber, ein linker Nebenfluss des Main, hierher. Die Donau durchfliesst das Land in der Richtung von Südwesten nach Nordosten, der Neckar und die Tauber dagegen in der Richtung von Süden nach Norden.

Württemberg ist durchaus Gebirgsland. Westlich des Neckar erhebt sich der Schwarzwald und östlich desselben der fränkische Jura; im Süden reicht dieser bis an die Donau heran, und südlich der Donau wiederum dehnt sich die schwäbisch-bayerische Hochebene aus, auf welche im äussersten Südosten die Vorberge der bayerischen Alpen unter dem Namen Adelegg herüber reichen.

Trotz des gebirgigen Charakters des Landes ist die Bodencultur besonders in den Flussthälern und Hügellandschaften derartig

gut entwickelt, dass die Landwirthschaft die Haupterwerbsquelle der Bevölkerung bildet: mit derselben ist bedeutende Rindviehzucht verbunden. Auch Wein-, Hopfen- und besonders Obstbau sind nennenswerth, doch liefert der erste nur geringwerthige, der Obstbau dagegen anerkannt gute Erzeugnisse. Ungefähr ein Drittel des Landes ist mit gut cultivirten Waldungen bestanden, und Holz bildet den Hauptausfuhrartikel. Bergbau wird sowohl im Schwarzwald wie auch im Jura betrieben, indess beschränkt er sich nur auf die Gewinnung von Erzen; Salinen befinden sich bei Hall, Friedrichshall, Wilhelmshall und Sulz. Auch hat das Land über 70 Mineralquellen aufzuweisen. Die Industrie ist weniger grossartig, aber ausserordentlich vielseitig.

Die Haupthandelsplätze sind Stuttgart, Heilbronn, Ulm, Friedrichshafen und Cannstatt. Haupt- und Residenzstadt sowie Sitz der Landesbehörden ist Stuttgart.

Historische Entwickelung des Eisenbahnwesens. Der königlich württembergischen Regierung gebührt das Verdienst, die erste in Deutschland gewesen zu sein, welche nicht bloss einzelnen Projecten, sondern in umfassender Weise dem Eisenbahnwesen ihre Aufmerksamkeit zuwandte. Württemberg besitzt in dem Neckar als schiffbarem Nebenfluss des Rhein sowie im Bodensee wichtige Wasserstrassen, und die Donau wird unmittelbar bei ihrem Austritt aus Württemberg schiffbar. So erschien es schon früher zur Vermittlerin des Verkehrs durch Süddeutschland berufen, und deshalb liess in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts des damals regierenden Königs Majestät Vorstudien über Canalverbindungen zur Vervollkommnung der Verkehrsstrassen vornehmen. Als jedoch die Erfindung der Locomotive als fortbewegende Kraft für die Eisenbahnen die allgemeine Aufmerksamkeit auf dieses Verkehrsmittel lenkte, beauftragte bereits im Jahre 1830 die königliche Regierung eine besondere Commission mit Begutachtung der Frage über den Bau von Eisenbahnen. Die sehr gründlichen Erhebungen dieser Commission liessen sie 1834 ihr Gutachten dahin abgeben, dass zur Verbindung des Neckar resp. des Rhein mit der Donau und dem Bodensee die Anlage einer Eisenbahn anzustreben sei. Da es sich hierbei von vornherein um eine lange Linie handelte und überdies bei dem gebirgigen Charakter des Landes die Eisenbahnen verhältnissmässig hohe Anlagekosten erfordern mussten, so konnte und wollte sich die Regierung nicht sogleich zur Ausführung derselben auf Staatskosten entschliessen. Dagegen machte sich

gerade in der ersten Zeit der Eisenbahnära in weiten Schichten der Bevölkerung ein lebhaftes Interesse für das neue Verkehrsmittel geltend, und so bildeten sich zur Ausführung jenes Projectes 1835 zwei Privatgesellschaften in Stuttgart und in Ulm. Auf das Vorgehen der im Januar 1836 zu Stuttgart zusammen getretenen Deputationen aus den bedeutenderen Städten des Königreichs vereinigten sich die beiden oben gedachten Gesellschaften zu der „Württembergischen Eisenbahngesellschaft" behufs Erbauung einer Eisenbahn von Heilbronn a. Neckar über Stuttgart nach Ulm a. Donau und von da nach Friedrichshafen a. Bodensee. Dieser Gesellschaft stand aber weder ein Johannes Scharrer, noch ein Friedrich List zur Seite, und ihr fehlte überhaupt diejenige Energie, welche zur Durchführung eines ersten grossen Eisenbahnprojectes erforderlich gewesen wäre. Ihre eigene Thätigkeit beschränkte sie fast nur auf die Einladung zu Actienzeichnungen, wegen aller anderen einleitenden Schritte, besonders bezüglich der technischen Vorarbeiten dagegen wandte sie sich an die Regierung, welche dieselben dann auch sogar auf Staatskosten übernahm. Da diese letzteren das Erforderniss eines unvergleichlich höheren Anlagecapitals ergaben, als bis dahin gezeichnet war, liess die Gesellschaft ohne weitere Versuche die Hoffnung fallen, das Project ihrerseits durchzuführen, und löste sich 1838 bereits wieder auf. Wohl bildeten sich 1840 wiederum verschiedene Vereine, durch deren Projecte sich die Linie Stuttgart - Friedrichshafen aus einer Locomotivbahn Stuttgart - Cannstatt, einem Canal Cannstatt - Ulm und einer Pferdebahn Ulm-Friedrichshafen zusammen gesetzt hätte, während Stuttgart - Heilbronn hierbei ganz unberücksichtigt blieb. Zu praktischen Resultaten kam aber kein einziger dieser Vereine, und so wurde Württemberg trotz der frühzeitigen Bestrebungen seiner Regierung in der Einführung von Eisenbahnen durch viele andere deutsche Staaten überflügelt. Es drohte so für das Land die Gefahr, dass der grosse Welthandel sich mit Umgehung Württembergs neue Wege suchen würde, und diese Gesichtspunkte veranlassten die königliche Regierung im Jahre 1841, sich zum Eisenbahnbau auf Staatskosten zu entschliessen. Sie brachte einen hierauf bezüglichen Gesetzentwurf unter dem 7. März 1842 vor die Stände des Königreichs behufs Bewilligung eines Staatsanlehens für die zunächst zu bauenden Theilstrecken. Die hierüber gepflogenen Verhandlungen führten zum Erlass eines allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 18. April 1843. Inhaltlich desselben sollte eine Eisenbahn auf Staatskosten hergestellt werden, welche den Mittelpunkt des Landes, Stuttgart und Cannstatt, auf der einen Seite

durch das Filsthal mit Ulm, Bieberach, Ravensburg und Friedrichshafen und auf der anderen Seite mit der westlichen Landesgrenze, sowie in nördlicher Richtung mit Heilbronn verbände. Für die Erleichterung einer Verbindung der von dieser Bahnlinie abgelegenen Bezirke unter sich und mit der Eisenbahn sollte durch Anlage von Kunststrassen gleichfalls auf Kosten des Staats gesorgt werden. Der Grunderwerb für die Staatsbahnen sollte für Rechnung des fiscalischen Grundstockvermögens, die Beschaffung des weiteren Aufwandes aber auf dem Wege der Staatsanleihe erfolgen. Die Erbauung von Zweigbahnen konnte und kann — das Gesetz ist jetzt noch in Gültigkeit — nach diesem Gesetz der Privatindustrie überlassen werden, und dasselbe regelt die einschlägigen Verhältnisse dahin, dass solche der Concession und dem Aufsichtsrecht des Staats über Bau, Betrieb und Verwaltung unterliegen, dass der Staat eine Zinsgarantie für einen Reinertrag bis zu $3\frac{1}{2}$ % des Anlagecapitals, jedoch nur auf eine bestimmte Zeitdauer und unter jedesmaliger besonderer Zustimmung der Stände, übernehmen kann, dass diese Zinsgarantie aber erlöschen soll, sobald die betreffende Bahn 10 Jahre hintereinander einen Reinertrag von 4 % und darüber gewährt hat, und endlich dass die Regierung die mit Zinsgarantien ausgestatteten Bahnen jederzeit, die ohne Zinsgarantien gebauten Privatbahnen aber 25 Jahre nach Eröffnung des Betriebes käuflich für sich erwerben kann. Der Kaufpreis soll bei den erstgedachten Bahnen, wenn die Erwerbung erst nach Ablauf des 25. Betriebsjahres erfolgt, in der Erstattung des Anlagecapitals, bei einem früheren Erwerb aber in diesem plus einem Zuschlage von 15 %, und bei den ungarantirten Bahnen gleichfalls in einfacher Erstattung des Anlagecapitales bestehen, doch soll bei den letzteren, wenn die Abtretung vor Ablauf des 50. Betriebsjahres gefordert wird, ein Zuschuss bis zu 10 % des Anlagecapitales gewährt werden können. Als Anlagecapital ist hierbei nicht der concessionirte Betrag, sondern das wirklich aufgewendete gedacht. Für die Expropriation sind bei den Staats- und bei den Privatbahnen die einschlägigen Bestimmungen der Verfassungsurkunde massgebend. Unterm 13. Juni 1843 wurde eine besondere königliche Eisenbahncommission errichtet, deren Wirkungskreis den Bau und Betrieb der Staatseisenbahnen und die Verhältnisse der Privateisenbahnen zu der Staatsverwaltung umfassen sollte. Die Eisenbahnangelegenheiten wurden in höherer Instanz zunächst dem Ministerium des Innern, 1844 aber bereits dem Finanzministerium unterstellt, zu dessen Ressort sie auch noch gegenwärtig gehören. An Stelle der Eisenbahncommission wurde

später eine königliche Eisenbahndirection errichtet. Nach fortgesetzt sehr gründlichen Studien unter Zuratheziehung verschiedener Ingenieure von nah und fern, so auch des berühmten Vignoles, entschloss sich die Regierung zunächst zum Bau der Linie Heilbronn-Ludwigsburg - Stuttgart - Cannstatt - Ulm - Bieberach - Ravensburg-Friedrichshafen und begann, unter Vertheilung der einzelnen Strecken auf verschiedene Finanzperioden, den Bau im Monat Juni 1844. Die erste Theilstrecke Cannstatt-Untertürkheim wurde am 22. Oktober 1845 dem Verkehr übergeben, die ganze vorgedachte Linie aber streckenweise bis zum 29. Juni 1850 vollendet.

Noch vor Beginn des Baues bewarb sich ein Bankhaus um die Concession von Zweigbahnen, und dies gab Veranlassung zu weiteren Verhandlungen, ob der Bau und Betrieb sämmtlicher Bahnen in Württemberg, auch der Hauptbahnen, nicht etwa doch einer Actiengesellschaft überlassen werden sollte. Hierbei wurde von der Voraussetzung ausgegangen, dass der Staat den vierten Theil des gesammten Anlagecapitals übernehmen, hierbei aber auf jede Verzinsung verzichten sollte, solange die Privatactionäre nicht $4\frac{1}{2}\,\%$ Dividende erhalten könnten, dass der Staat jedoch zum allmählichen Ankauf der Privatactien und somit zur Erwerbung der Eisenbahnen für sich berechtigt sein sollte. Da das gedachte Bankhaus aber nicht sofortige finanzielle Sicherheit für den auf Private entfallenden Capitalsbetrag bieten konnte, zerschlugen sich die Verhandlungen. Bald nach Beginn des Baues der ersten Strecken, zu Anfang des Jahres 1845, bewarb sich wiederum eine englische Gesellschaft um die Concession für sämmtliche Eisenbahnlinien, indess war in weiten Kreisen des Landes in Folge trauriger Erfahrungen anderer Staaten betreffs der Privatbahnunternehmungen eine derartige Abgeneigtheit gegen solche eingetreten, dass auch diese Gesellschaft abschläglich beschieden wurde. Unterm 4. Oktober 1845 schrieb eine Stuttgarter Correspondenz in der Augsburger Allgemeinen Zeitung: „Die Aergernisse, welche die Privatbahnunternehmungen in anderen Ländern vor den Augen von Europa durch Bestechung und Entsittlichung der Staatsgewalten und einflussreichen Klassen der Gesellschaft ausüben, die Börsenmanöver, mit welchen sie die Ersparnisse zahlloser Angehörigen aller Volksklassen in die Kassen der Geldfürsten zusammen raffen, die Ausbeutung des Verkehrs zum Vortheil der Dividenden der Actionäre, d. h. die Besteuerung des Volks zum Besten Einzelner, die gewissenlose Beeinträchtigung des Lebens der Reisenden durch leichten Bau der Privateisenbahnen und ihres Betriebsmaterials — dies Alles liegt heutzutage so schroff und grell vor unseren Augen,

dass die Vergebung von Eisenbahnen an Privatunternehmer täglich allgemeiner als einer der grössten sittlichen, volkswirthschaftlichen und staatlichen Fehler erkannt wird, und dass die Einführung dieser Nachtheile in ein damit noch nicht behaftetes Land den stärksten Tadel verdienen und erhalten würde. Es ist eine neue Feudalität, die der Geldsäcke, welche auf den Privateisenbahnen weglagert; möge Württemberg davor bewahrt bleiben!" Eine solch scharfe Verurtheilung haben die Privatbahnen wohl selten gefunden, und das Bild ist auch in gar zu schwarzen Farben gemalt; indess blieb in Württemberg die Stimmung gegen das Privatbahnwesen gerade in Kreisen der Bevölkerung fortdauernd eine sehr feindliche, so dass viele Jahre hindurch die Concessionsgesuche auch für die kleinsten Zweigbahnen abschläglich beschieden wurden und sich die Regierung bei dem Concessionsgesuch betreffs der Kirchheimer Eisenbahn, welchem sie selbst wohlwollend gegenüber stand, doch veranlasst fand, dasselbe den Ständen vorzulegen, trotzdem eine staatsseitige Zinsgarantie nicht verlangt war und es deshalb auch nicht der Zustimmung der Stände bedurft hätte. Nach langen heftigen Debatten, bei welchen die Commission der Kammer der Abgeordneten für Ablehnung des Projectes sprach, wurde schliesslich doch eine Stimmenmehrheit für die Concession der Bahn an Privatunternehmer erzielt und dieselbe auf Grund dessen 1863 Allerhöchst genehmigt. Ausser dieser 6 km langen Bahn ist nur noch 1872 die 11 km lange Ermsthalbahn Metzingen-Urach an Private concessionirt worden. Beide haben unbeschränkte Concessionsdauer, sind ohne staatsseitige Zinsgarantie hergestellt und stehen in eigenem Betrieb ihrer Gesellschaften. Gegenüber der grossen Abgeneigtheit gegen Privatbahnen in Württemberg ist an dieser Stelle hervorzuheben, dass das Land auf diese seine Privatbahnen stolz sein kann, da sie Beide in ganz vorzüglicher Weise verwaltet werden und das gegen sie gehegte Misstrauen in jeder Beziehung entkräftet haben. Die Erstere derselben, die Kirchheimer Eisenbahn, war die erste Eisenbahn in Deutschland von so geringer Ausdehnung ohne relativ wichtigeren Ausgangs- resp. Endpunkt; trotzdem gingen ihre Begründer ohne finanzielle Unterstützung von irgend welcher Seite muthig ans Werk, nahmen sogar den Betrieb in eigene Hand und haben das Unternehmen zu immer höherer Blüthe durchgeführt. Diese Bahn kann daher als ermunterndes Beispiel selbst für die kleinsten Eisenbahnprojecte hingestellt werden; sie bedürfen nur umsichtiger, selbstloser und mit dem Unternehmen durchaus vertrauter Vertreter und Betriebsleiter, wie sich die Kirchheimer Eisenbahn

solcher zu erfreuen und zu rühmen hat! Ihr stellt sich die jüngere Ermsthalbahn würdig zur Seite, und so ist zu wünschen und zu hoffen, dass die königliche Regierung von dem ihr nach dem Eisenbahngesetz von 1843 zustehenden Ankaufsrecht keinen Gebrauch machen möge, damit diese Bahnen ein fortdauerndes Denkmal für ihre muthigen Begründer und — nochmal sei es gesagt — ein Vorbild für alle Privatbahnen bleiben mögen.

Hatte man in Württemberg gegenüber den ersten Untersuchungen und Projecten viele Jahre ungenutzt verstreichen lassen, so hat die königliche Regierung das zuerst Versäumte dann mit grosser Energie nachgeholt, so dass sie mit Fertigstellung ihres Bahnnetzes in seinen grossen Zügen gegen die anderen deutschen Staaten nicht zurück geblieben ist. Für die Zukunft verbleiben nur noch Abkürzungslinien und Bahnen rein lokalster Bedeutung zur Ausführung.

Noch sei erwähnt, dass bezüglich der Bauausführung das Secundärbahnsystem in Württemberg bis zur Gegenwart (1889) nicht zur Anwendung gekommen ist.

Uebrigens hat sich Ende des Jahres 1888 eine englische Bankfirma um die Concession zum Bau und Betrieb von Lokalbahnen bemüht, dürfte aber nach dem augenblicklichen Stand der Angelegenheit kaum Aussicht haben, mit ihren Plänen durchzudringen.

Die bisherige Entwickelung des Eisenbahnwesens in Württemberg markirt sich in zwei Perioden: Die erste umfasst die Zeit von 1843 bis 1853, in welcher einzig und allein die mit Gesetz von 1843 zur Ausführung beschlossene Hauptbahn von der badischen Grenze bei Bretten (gegen Bruchsal) bis Friedrichshafen a. Bodensee nebst der Zweigbahn nach Heilbronn hergestellt worden ist. Hieran reihte sich zunächst eine vierjährige Pause, in welcher der Eisenbahnbau gänzlich ruhte. Die zweite Periode umfasst die Zeit seit 1857 bis in die Gegenwart. In ihr wurde der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes in Anlehnung an die Hauptbahn bewirkt.

Die auf württembergischem Gebiet gelegenen Eisenbahnen hatten ult. 1889 eine Ausdehnung von 1460,79 km.

Hiervon entfallen auf:

die württembergischen Staatseisenbahnen	1419,93	km
die badischen Staatseisenbahnen	24,17	"
die Kirchheimer Privatbahn	6,26	"
die Ermsthalbahn	10,43	"
Summa	1460,79	km

Rückblick.

Stellen wir nun die in den vorstehenden Artikeln angegebenen Eigenthumslängen der Eisenbahnen und das Verhältniss derselben zu dem Flächeninhalt der einzelnen deutschen Staaten nach dem Stande vom 31. März 1889 zusammen, so ergiebt sich:

	Flächeninhalt	km Eisenbahnen	Eisenbahnen auf 100 qkm Flächeninhalt
Herzogthum Anhalt . .	2347 qkm	265,07 km	11,29 km
Grossherzogthum Baden	15081 „	1413,57 „	9,37 „
Königreich Bayern . .	75860 „	5350,70 „	7,05 „
Herzogth. Braunschweig	3690 „	429,95 „	11,65 „
Freie und Hansestadt Bremen	256 „	44,99 „	17,57 „
Reichslande Elsass-Lothringen . . .	14509 „	1456,65 „	10,03 „
Freie und Hansestadt Hamburg	410 „	37,91 „	9,25 „
Grossherzogth. Hessen	7682 „	918,70 „	11,96 „
Fürstenthum Lippe-Detmold	1215 „	29,30 „	2,41 „
Freie und Hansestadt Lübeck	298 „	46,90 „	15,75 „
Grossherzgth. Mecklenburg-Schwerin . . .	13304 „	895,59 „	6,73 „
Grossherzgth. Mecklenburg-Strelitz . . .	2930 „	182,32 „	6,22 „
Grossherzgth. Oldenburg	6423 „	406,05 „	6,32 „
Königreich Preussen .	348347 „	24359,80 „	6,99 „
Fürstenth. Reuss ä. L.	316 „	35,35 „	11,17 „
Fürstenth. Reuss j. L.	826 „	56,96 „	6,90 „
Königreich Sachsen .	14993 „	2344,85 „	15,64 „
Herzogthum Sachsen-Altenburg	1324 „	164,63 „	12,44 „
Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha . . .	1957 „	174,33 „	8,91 „
Herzogthum Sachsen-Meiningen	2468 „	231,00 „	9,35 „
Latus	514236 qkm	38844,62 km	— km

	Flächeninhalt	km Eisenbahnen	Eisenbahnen auf 100 qkm Flächeninhalt
Transport	514236 qkm	38844,62 km	— km
Grossherzgth. Sachsen-Weimar-Eisenach .	3595 „	399,88 „	11,12 „
Fürstenthum Schaumburg-Lippe	340 „	24,32 „	7,16 „
Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt . .	940 „	30,29 „	3,22 „
Fürstenthum Schwarzburg - Sondershausen	862 „	78,65 „	9,12 „
Fürstenthum Waldeck	1121 „	11,96 „	1,07 „
Königr. Württemberg	19504 „	1460,79 „	7,49 „
Ganz Deutschland in Summa	540598 qkm	40850,51 km	7,55 km

In diesen Summen sind selbstredend die innerhalb Deutschlands gelegenen Strecken ausserdeutscher Eisenbahnverwaltungen mit zusammen 82,05 km eingerechnet, und andererseits die ausserhalb Deutschlands gelegenen Eigenthumsstrecken deutscher Eisenbahnverwaltungen mit zusammen 146,24 km nicht enthalten.

Das von den deutschen Eisenbahnverwaltungen einschliesslich ihrer ausserdeutschen Strecken bis zum Schluss des Geschäftsjahres 1887 resp. 1887/88 aufgewendete Anlagecapital bezifferte sich, die denselben bewilligten Subventionen mit eingerechnet, auf rund $10^1/_4$ Milliarde Mk. In dieser Summe sind Coursverluste aus Begebung von Actien und Anleihen mit rund 200000000 Mk. enthalten, welchen Coursgewinne von nur rund 37000000 Mk. gegenüber stehen!

Um einen Ueberblick über den gegenwärtigen Gesammtverkehr der deutschen Bahnen zu gewinnen, geben wir nachstehend in abgerundeten Zahlen die Resultate des Geschäftsjahres 1887 resp. 1887/88: Es wurden befördert 321778000 Personen und 182452800000 kg Frachten. Die Einnahmen beliefen sich auf 295329000 Mk. aus dem Personenverkehr und auf 752821000 Mk. aus dem Güterverkehr, im Ganzen aber mit den Nebeneinnahmen auf 1095418000 Mk.; die Betriebsausgaben erforderten 588400000 Mk. = 54 % der Bruttoeinnahmen. Als Ueberschuss verblieben somit 507018000 Mk., was eine Verzinsung von 4,91 % des aufgewendeten Anlagecapitals ergiebt. An Betriebsmitteln waren zur Bewältigung obigen Verkehrs — einschliesslich der schmalspurigen — 12974 Locomotiven, 24037 Personenwagen mit 1030000 Plätzen und 258236 Lastwagen mit einer Tragfähigkeit von 2503000000 kg

vorhanden. Dieser Locomotiv- und Wagenpark erfordert nach den Durchschnittslängen der verschiedenen Arten von Fahrzeugen zu seiner Aufstellung 2433 km Gleislänge, eine Längenausdehnung, wie solche in gerader Linie in Deutschland überhaupt nicht existirt. Die sämmtlichen Eisenbahnen im Königreich Sachsen, eingleisig gerechnet, würden zur Bergung dieses Parks nicht ausreichen, und die sämmtlichen Gleisanlagen der württembergischen Staatsbahnen, einschliesslich der Nebengleise, ihn nicht fassen.

Haben wir in den vorstehenden Abhandlungen die allmähliche Entwickelung der Eisenbahnen in Deutschland, resp. in den einzelnen deutschen Staaten bis auf die Gegenwart verfolgt und hierbei gesehen, mit welchen unendlichen Schwierigkeiten dieselben sich nur Eingang verschaffen konnten, wie es der ganzen Ueberzeugungstreue, hohen Energie und zähen Ausdauer hervorragender, weit blickender Männer bedurfte, um Gleichgültigkeit, Misstrauen, Vorurtheile zu besiegen und trotz kränkender Missbilligung sich nicht beirren zu lassen, so erkennen wir in der Gegenwart ganz, was die Eisenbahnen für die Menschheit, was sie speciell für Deutschland geworden sind. Brachten sie mit ihrem Entstehen eine Förderung für Handel und Industrie, wurden sie im Lauf der Zeit die Hebel dieser, so sind sie jetzt die Fundamentalbedingung Beider, sowie für Fortschritt und Intelligenz. Durch sie ist erst eine ausgedehnte Verwerthung der Schätze der Erde und des Bodens möglich geworden, durch sie sind früher arme Landstriche der Industrie erschlossen, und Wohlstand eingekehrt in die Hütten der Armuth; sie sind die Grundlage für die Wohlfahrt des ganzen Volkslebens! Tausende und aber Tausende der Söhne des Volks, aus allen Schichten der Bevölkerung, verdanken den Eisenbahnen ihr tägliches Brot, andere Tausende und aber Tausende wieder finden es in Werkstätten im Dienste der Eisenbahnen, und wohl kein Beruf, kein Industriezweig ist ausgeschlossen, der nicht den Eisenbahnen seine heutige Entwickelung verdankt. Die Geisseln Gottes, Hungersnoth und Krieg, werden gemildert durch die Eisenbahnen. Kaum verkündet der Gefährte derselben, der elektrische Draht, den Ausbruch des Elends, und schon naht auf den segenbringenden Eisenwegen mit Dampfesflug den bedrängten Gegenden die Hülfe aus dem Ueberfluss der reicheren. Kaum erschallt der Ruf des Kriegsherrn „Zu den Waffen!“, auf den Eisenschienen eilen die Söhne des Volks zu ihren Fahnen, und der treueste Bundesgenosse des Heeres, die Eisenbahnen, tragen die Armeen in die bedrohten Landestheile, verhindern, dass die Gegner uns zuvorkommen und unsere Grenzen überschwemmen. Durch sie nur sind

die Heere in solchen Massen zu concentriren, dass die Kriege auf wenige Schlachten sich beschränken, dass bald der Entscheidungskampf erfolgt. Und wer an Wunden krank, liebend bettend führen die Eisenbahnen ihn zurück vom Schauplatz der Schlachten; sie leeren die Lazarethe, verhindern Epidemien und den Massentod in diesen. Und ist der Feind zermalmt, des Heeres Siegeslauf vollbracht, rasch tragen sie die ruhmgekrönten Krieger zurück zu Heimath und Vaterhaus. Und die Wunden, die der Krieg dem Wohlstand geschlagen, bald heilen sie — Dank den Segnungen der Eisenbahnen! **Volk, lerne den Werth deiner Schienenwege erkennen und schätzen, ihr Eisen ist Gold!**

Und die Zukunft? Träumen wir uns im Fluge kühnster Phantasie in die Zeit hinein, da man auf lenkbarem Luftschiff die oberen Schichten des Alls durchmessen wird, so dürfte doch, wenigstens innerhalb der mit dem Gedanken zu erfassenden und zu begrenzenden Zukunft die Massentransporte wohl selbst der Menschen, zweifellos aber die der Frachten den eisernen Schienenstrassen verbleiben, und damit das Zeitalter der Eisenbahnen auch nach uns noch in das Unbegrenzte sich ausdehnen. Dagegen werden über kurz oder lang, ob wir, ob kommende Geschlechter, das ungestüme Dampfross wohl ersetzt sehen durch eine andere bewegende Kraft; vielleicht haben Edison oder unser grosser Landsmann Dr. von Siemens in ihrem schöpferischen Geist sie schon ermittelt; wenn nicht, werden auch diesen in späteren Jahrhunderten geniale Nachfolger auf dem Gebiete der Erfindungen erstehen; darum aber wird nicht verdunkelt die Schöpfung Stephensons!

Ende des ersten Theils.

Deutschlands erste Dampfeisenbahn.

Die Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth.

(Mit 2 Tafeln Abbildungen.)

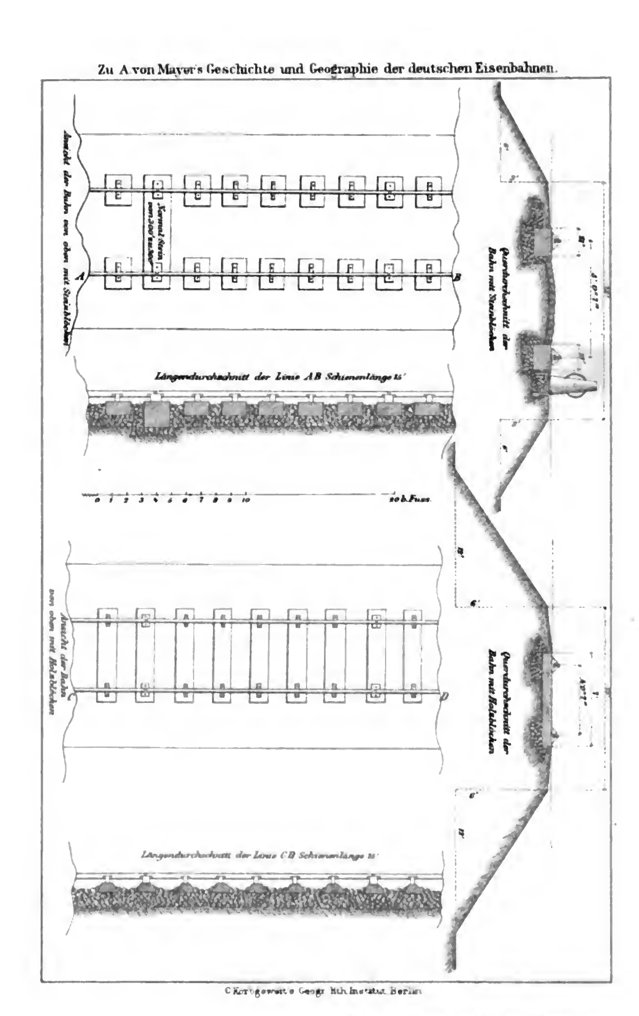
Als sich das Eisenbahnwesen in allen Ländern noch in dem Stadium der ersten Versuche befand, noch ehe Stephenson mit seiner bahnbrechenden Erfindung der Locomotive als fortbewegenden Kraft an die Oeffentlichkeit trat, empfahl der königlich bayerische Oberbergrath Josef von Baader, welchem der Ruhm gebührt, zuerst in Deutschland mit Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens productiv aufgetreten zu sein, 1814 die Anlage einer Eisenbahn zwischen den Städten Nürnberg und Fürth, indem bei den lebhaften wechselseitigen Verkehrsbeziehungen dieser, bei der nur geringen Entfernung und den günstigen Terrainverhältnissen sich eine solche ganz besonders zur Anstellung von Versuchen eigne. Dieser Vorschlag fand zunächst keine Beachtung, und auch als 1819 dasselbe Project unter Beziehung auf den von Baaderschen Vorschlag in der bayerischen Kammer von der Seite der Abgeordneten zur Sprache gebracht wurde, blieb es bei nur ganz oberflächlichen erfolglosen Erörterungen. Später — 1826 — wandte Se. Majestät König Ludwig I. Höchstselbst dieser Angelegenheit seine Aufmerksamkeit zu, indem er nicht allein gelegentlich einer Durchreise durch Fürth die Anlage einer Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth als wünschenswerth und leicht ausführbar bezeichnete, sondern bald auch durch einen königlichen Ingenieur die Kostenanschläge machen liess. In Folge dessen wurde das Project 1827 in der bayerischen Ständekammer nochmals behandelt, die Aufmerksamkeit Sr. Majestät war inzwischen aber auf die Anlage eines Canals zwischen dem Main und der Donau gelenkt worden, und das Eisenbahnproject verlief sich deshalb auch diesmal.

Da trat 1832 ein reicher Nürnberger Bürger, Johannes Scharrer, nochmals mit dem Project an die Oeffentlichkeit, und diesem gelang es, Dank seiner festen Ueberzeugungstreue, seiner hohen Energie und seiner rastlosen Thätigkeit, dasselbe unter Be-

siegung von Vorurtheilen, Misstrauen und Hindernissen aller Art zu gedeihlicher Ausführung zu bringen. Er verstand es, die ersten Bürgermeister der Städte Nürnberg und Fürth, sowie angesehene Bürger derselben für die Sache zu gewinnen und zu gemeinsamen Handeln anzuregen, und so ging von Nürnberg, der altehrwürdigen Reichsstadt, dem wichtigsten Handelsplatz des Mittelalters, der Wiege deutscher Kunst und Industrie, für Deutschland auch die Aera der Siegerin über Zeit und Raum, „der Eisenbahnen", aus.

Diese im praktischen Leben gebildeten Männer fassten auch die ihnen neue, für das praktische Leben der Völker bestimmte Aufgabe von der praktischen Seite an. Ob den Verkehrscoefficienten fremd, ob ihnen abhold, sie ermittelten die Strassenfrequenz durch wirkliches Zählen der Fussgänger, Wageninsassen und Lastfuhren und stellten hierbei als täglichen Durchschnitt 1184 Fussgänger, 494 Personen in Chaisen und 108 Lastfuhren fest, so dass sich eine Jahresfrequenz von 612 470 Personen und 39 420 Lastwagen ergab. Nachdem ein Situationsplan entworfen und die Kostenanschläge gemacht, erliessen sie, zu einem Comité zusammengetreten, unter dem 14. Mai 1833 eine Einladung zur Actienzeichnung im Betrage von 132 000 Gulden, hierbei eine Rente von 12 % in Aussicht stellend. Nachdem das Actiencapital in der angegebenen Höhe gezeichnet, und zwar in Nürnberg 70 000 Gulden, in Fürth 13 600 Gulden und von auswärts 48 400 Gulden, woran — als Curiosum sei es erwähnt — die königliche Regierung sich mit 200 Gulden betheiligt hatte, fand unterm 18. November 1833 die erste gemeinschaftliche Versammlung der Actienzeichner statt. Hierbei wurde beschlossen, das Actiencapital nach Bedarf zu erhöhen, sowie zur Ersparung des theuren Locomotivfeuerungsmaterials, und um die Bahn auch denjenigen nutzbar zu machen, welche die Fahrt mit Locomotive fürchteten, abwechselnd mit Pferden und Locomotiven zu fahren. Gleichzeitig constituirte sich die Gesellschaft definitiv und vereinbarte die Statuten. Hierauf wurde unterm 16. des folgenden Monats die Allerhöchste Concession und Bestätigung der Statuten erbeten und solche unterm 19. Februar 1834 mit dem ausschliesslichen Privilegium zur Errichtung einer Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth für die nächstfolgenden 30 Jahre ertheilt. Nachdem der mangels eines Expropriationsgesetzes und wegen der bestehenden Lehensverhältnisse äusserst schwierige Grunderwerb eingeleitet war, galt es die Wahl eines bauleitenden Ingenieurs. Die Versuchung lag nahe, hierzu einen Engländer zu bestellen, indess siegte der Patriotismus Scharrers, der Seele des Ganzen, welcher die erste deutsche Eisenbahn auch durch einen

Zu A. von Mayer's Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen.



C. Korbgeweit's Geogr. lith. Institut, Berlin.

Aus Joh. Scharrer, Deutschland's erste Eisenbahn.

Zu A. von Mayer's Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen.

C. Kolbgewalt & Geogr. lith. Institut, Berlin.

Aus Joh. Scharrer, Deutschland's erste Eisenbahn.

Deutschen gebaut wissen wollte, und es wurde auf Ansuchen des Directoriums der königliche Bezirks-Ingenieur Denis, welcher in England und Nordamerika den Eisenbahnbau bereits in der Praxis kennen gelernt hatte, von den königlichen Behörden zur Ausführung des Bahnbaues beurlaubt. Derselbe entschied sich im Verein mit Scharrer für 15 füssige, per Fuss $7^1/_2$ bayerische = $10^1/_8$ preussische Pfund schwere gewalzte Eisenschienen, die auf je 3 Fuss Entfernung in gusseisernen Lagern auf Steinwürfeln liegen sollten, doch wurden schliesslich bei der Bauausführung auf ungefähr 1,5 km an Stelle der Sandsteinwürfel 7 Fuss lange Holzblöcke als Querschwellen untergezogen, um beide Systeme gegeneinander auszuprobiren.

Der Bau wurde im Monat Februar 1835 in Angriff genommen. Hierbei wollte man nach Möglichkeit deutsches Fabrikat verwenden, doch liess man die Modelle für Schienen und Kleineisenzeug aus England kommen. Nachdem das erstere durch Denis eine kleine Abänderung erfahren, wurden die Schienen bei Remy, Besitzer des Eisenhüttenwerks Rasselstein bei Neuwied, auf welchem bereits 1824 der Walzbetrieb nach englischem Muster eingerichtet war, für $8^1/_2$ Gulden pro Centner in Bestellung gegeben. Ebenso wurde das Kleineisenzeug durchweg von deutschen und zwar bayerischen Fabrikanten, durchschnittlich für 6 Gulden pro Centner, bezogen. Auch die Wagen wurden von Nürnberger und Fürther Meistern in den einzelnen Theilen hergestellt und an solchen drei Personenwagen erster, vier zweiter und zwei dritter Klasse beschafft, indess hatte man die Modelle zu Rädern und Achsen auch aus England kommen lassen. Die erste Locomotive musste aber nach vergeblichen Verhandlungen mit deutschen Fabriken aus England von Stephenson bezogen werden, und hierbei geschah es, dass dieser gegen die Vereinbarungen den Rädern die Spurweite von 1,430 m gab, wonach dann auch der Oberbau eingerichtet wurde, während die Gesellschaft, resp. der Erbauer der Bahn eine solche von 1,415 m beabsichtigt hatte. Jene Spurweite ist auch bis in die neueste Zeit von der Ludwigsbahn beibehalten worden, obgleich im Uebrigen in ganz Deutschland die von der zweiten deutschen, der Leipzig-Dresdener Eisenbahn gewählte Spurweite von 1,435 m als normale angenommen worden ist. Die Ludwigsbahn baute ihre Linie erst 1887 auf diese Spurweite um.

Die Baukosten incl. des Grunderwerbs stellten sich auf 135585 Gulden, die neun Personenwagen auf 10444 Gulden und die Locomotive incl. Fracht und Zoll auf 13930 Gulden, die Gesammtkosten aber auf 175470 Gulden. Zur Deckung derselben

wurden ausser den gleich Anfangs gezeichneten 132000 Gulden in Actien noch 45000 Gulden durch weitere Ausgabe solcher aufgebracht, so dass sich das Gesammtcapital der Gesellschaft auf 177000 Gulden stellte. Die genaue Baulänge betrug 6,04 km, somit das Anlagecapital für 1 km 29353 Gulden.

Das Werk ward vollendet, und der für die Begründer desselben so ehrenvolle, für ihre beiden Schwesterstädte, für ihr engeres Vaterland und für Alldeutschland so hoch wichtige Tag der Eröffnung der ersten deutschen Locomotiveisenbahn am 7. Dezember 1835 begangen. Stehen wir heute auch nach mehr als 50 Jahren in einem eng gemaschten Schienennetz von 40850,51 km deutscher Eisenbahnen, dessen stolze Linien in ununterbrochenem Aneinanderreihen von Eydtkuhnen bis Novéant, von Vamdrup bis zum Bodensee führen, so haben wir doch mit Bewunderung der Männer zu gedenken, die hierzu den Grundstein gelegt in der Linie Nürnberg-Fürth.

Am Tage ihrer Eröffnung diente die Bahn der Feier und Freude, um dann einzutreten in ihren ernsten Beruf, in den Dienst für Staat und Volk, für Handel und Wandel.

Sie diente zunächst nur der Personenbeförderung, auch wurde sie Anfangs zum grössten Theil mit Pferden betrieben. Die Gründe hierzu sind schon vorstehend erwähnt, und in der That stellten sich die Kosten für die Steinkohlen, die als Feuerungsmaterial gewählt waren, enorm hoch; die ersten wurden in Kisten bezogen, und es kosteten bis Nürnberg 87 Pfund Ruhrkohle 3 Gulden und 128 Pfund Saarbrücker Kohle 3 Gulden 36 Kreuzer. Später, von 1837 an, wurde böhmische Kohle und seit 1851, nach Eröffnung der bayerischen und sächsischen Bahnen bis Hof, Zwickauer Kohle, ab 1852 und noch jetzt aber Coaks verwendet.

Nach dem ersten Fahrplan kam von früh 7 bis Abends 6 Uhr allstündlich in jeder Richtung ein Zug zur Beförderung und zwar zu den vollen Stunden von Nürnberg, zu den halben Stunden von Fürth aus. Hiervon wurden nur die Züge von 1 bis $2^1/_2$ Uhr, also in jeder Richtung zwei Züge, mit Locomotive, alle anderen aber mit Pferden gefahren. Als Locomotivführer war ein Engländer engagirt, und dieser erhielt ein Gehalt von 1500 Gulden, während das des Directionsvorsitzenden nur 1200 Gulden betrug. Nach und nach wurden unter Beibehaltung des Fahrplans mehr Züge mit der Locomotive und von 1856 ab nur noch der erste und letzte Zug mit Pferden gefahren, 1862 aber durchweg Locomotivbetrieb eingeführt. Die zweite Locomotive war 1836 ebenfalls noch von England, die später beschafften aber aus deutschen Fabriken, von

Henschel in Cassel und von Maffei in München, bezogen. Die erste Locomotive „Adler" hat bis 1857 gedient und ist dann als Alteisen verkauft worden.

Der Fahrpreis in I. Klasse betrug 12, in II. Klasse 9 und in III. Klasse 6 Kreuzer. Kinder unter 10 Jahren zahlten die Hälfte dieser Sätze.

Auf das erste Läuten, 5 Minuten vor der Abfahrt, mussten sich alle Passagiere im Verwaltungslokal versammeln; bei dem zweiten Läuten wurden dieselben von dem Fahrkartencontroleur, deren je einer in Nürnberg und Fürth mit einem Gehalt von 300 Gulden stationirt war, an die Wagen geführt, wo jeder Fahrgast denjenigen Platz einnehmen musste, welchen ihm die Nummer des Billets bestimmte. Diese nummerirten Plätze sind erst 1845 abgeschafft worden. Handgepäck durfte, soweit es nach Umfang nicht hinderlich und nicht feuergefährlicher Natur war, unentgeltlich mitgenommen werden. Das Tabakrauchen war in der ersten Klasse verboten, in der zweiten und dritten Klasse gestattet. Von 1836 an wurden ausser den fahrplanmässigen Zügen auf Anfordern auch Extrazüge gefahren.

Seit 1876 sind Abonnementskarten und seit 1882 auch Retourbillets eingeführt. Ursprünglich hatte man auch den Gütertransport mit in Aussicht genommen, war hiervon aber schon vor Eröffnung zunächst wieder zurückgekommen, da derselbe mit Rücksicht auf die geringe Entfernung und das doppelte Umladen der Massengüter voraussichtlich doch nur geringe Dimensionen annehmen würde.

In Berücksichtigung besonderer Verhältnisse wurde jedoch bald eine beschränkte Stückgüterbeförderung eingeführt, und der erste Eisenbahngütertransport Deutschlands bewegte sich am 11. Juli 1836 früh 7 Uhr von Nürnberg nach Fürth, bestehend in

„2 Fässchen Bier von Lederer"

ein bezüglich der Quantität wirklich bescheidener, bezüglich der Qualität aber vorzüglicher Anfang!

Zunächst blieb der Güterverkehr auch wirklich nur auf diese Sendungen von je 2 Fässchen Bier und auf den ersten, von Nürnberg abgehenden Zug beschränkt. Dieselben waren für den Wirth zur Eisenbahn in Fürth bestimmt, und dieser hatte die Sendung bei Ankunft sogleich in Empfang zu nehmen; dem Directorialcommissar war aber auch besondere Sorgfalt anempfohlen, dass diese Transporte in gehöriger Ordnung vor sich gingen; die Transportgebühr betrug je 6 Kreuzer.

Im Jahre 1839 sollte der Güterverkehr erweitert werden, und es wurden hierzu zwei nicht mehr brauchbare Personenwagen umgeändert. Er erstreckte sich hauptsächlich aber nur auf Transport von Kleinvieh, wöchentlich 40—50 Stück in Richtung Fürth-Nürnberg. Die Transportgebühren mit 4 Kreuzer pro Stück erbrachten jährlich eine Einnahme von 100—150 Gulden; 1850 wurden diese Viehtransporte wieder eingestellt, gegenwärtig ist jedoch wiederum Viehbeförderung eingerichtet. Die Versuche mit anderen Stückgütern ausser den oben erwähnten Biertransporten misslangen, bis dann die die Nürnberg-Fürther Bahn schneidende Staatsbahnlinie Nürnberg-Bamberg 1844 eröffnet wurde, worauf wir weiter unten zu sprechen kommen.

Dagegen war durch Entschliessung der obersten königlich bayerischen Postbehörde vom 14. November 1836 der Ludwigsbahn die Besorgung des Brieffelleisens übertragen, wofür die Gesellschaft jährlich nur eine Entschädigung von 96 Gulden erhielt, indem das Comité die Beförderung als „Ehrensache“ zu betrachten habe. Später wurde die Summe um etwas erhöht. Diese Postbeförderung dauerte bis zum 1. Juli 1862, an welchem Tage sie auf das königliche Oberpost- und Bahnamt Nürnberg überging.

Bei Eröffnung der Staatsbahnstrecke Nürnberg-Bamberg am 25. August 1844, welche die Ludwigsbahn ungefähr auf der Hälfte ihrer Strecke kreuzte, wurde unter Anlegung einer Uebergangsstation im Interesse des Fürther Kaufmannstandes für seine Beziehungen mit Bamberg auf der Strecke Fürth-Kreuzung nunmehr der Gütertransport eingeführt, im Frühjahr 1845 aber seitens der Staatsbahnverwaltung die Uebernahme der Güter auf der Kreuzungsstation aufgehoben, wodurch der Ludwigsbahn der ganze Güterverkehr wieder verloren ging. Erst als die Stadt Fürth den Anbau einer Ladehalle und der Büreaus für die königlichen Beamten am Ludwigsbahnhofe in Fürth auszuführen sich bereit erklärte, kam gegen Ende des Jahres 1846 der Gütertransport von Fürth bis zur Kreuzung wieder zur Einführung und nahm bedeutende Ausdehnung an, so dass z. B. in 1858: 378 441 Centner befördert wurden. Vom 1. Oktober 1862 ab musste der Güterverkehr auf Vorgehen der Staatsbahnverwaltung wieder eingestellt werden, nur der Steinkohlentransport für die Nürnberger Gasanstalt verblieb der Ludwigsbahn auf der Strecke von der Kreuzung bis Nürnberg; derselbe ist dann von Jahr zu Jahr gestiegen und belief sich in 1888 auf 453 400 Centner.

Bei Verlegung der Nürnberg-Bamberger Staatsbahnlinie über Fürth in 1876 ging die Station Fürther Kreuzung ein, und es trat

an deren Stelle die Station Doos, die mit Rücksicht auf die Kohlentransporte für die Nürnberger Gasanstalt aber ebenfalls an die Ludwigsbahn angeschlossen worden ist. Die Staatsbahnlinie läuft südlich der Ludwigsbahn.

Im Jahre 1862 errichtete die Gesellschaft ungefähr auf der Hälfte ihrer Bahn eine Personenhaltestelle in Muggenhof.

Der Concessionsurkunde gemäss erlosch am 19. Februar 1864 für die Gesellschaft das ausschliessliche Privilegium zur Verbindung der Städte Fürth und Nürnberg, doch ist laut Allerhöchster Entschliessung der Gesellschaft der Fortbestand ihrer Bahn ohne jeglichen Vorbehalt und hiermit der ersten deutschen Bahn ihre Jungfräulichkeit für immer gesichert.

Nachdem besagtes ausschliessliches Privilegium der Ludwigsbahn erloschen, baute, wie wir schon vorstehend gesehen haben, die Staatsbahnverwaltung ihre Nürnberg-Bamberger Strecke, welche zuerst die Ludwigsbahn gekreuzt hatte, unter Führung über Fürth um, doch wuchs der Verkehr zwischen Nürnberg und Fürth immer mehr, so dass trotzdem die Rentabilität der Ludwigsbahn nicht zurückgegangen ist.

Das Actiencapital ist unverändert geblieben, dagegen sind im Lauf der Zeit zur Vermehrung der Betriebsmittel, sowie zu Erneuerungsbauten mehrere Anleihen aufgenommen worden, und zwar mit Privileg von 1836 zunächst 25 000 Gulden und später noch 10 500 Gulden; der Zinsfuss derselben betrug zuerst 4 %, wurde 1840 auf $3\frac{1}{2}$ % reduzirt, 1847 aber wieder auf 4 % erhöht; mit Privileg von 1850 eine 5procentige Anleihe von 40 000 Gulden, aus welcher die erste zurückgezahlt wurde, und mit Privileg von 1855 eine 5procentige im Betrage von 15 000 Gulden; diese Anleihen sind aber sämmtlich bis 1864 getilgt worden. Im Jahre 1872 contrahirte die Gesellschaft bei der königlichen Bank in Nürnberg zum Umbau der Bahnhöfe in Nürnberg und Fürth eine Contocurrentschuld, welche ult. 1888 bis auf 10 782 Mk. zurückgezahlt war; dieser Rest ist auf den Reservefonds übernommen.

Die sonst noch erforderlichen Aufwendungen für Neubeschaffungen und Erneuerungen sind aus den laufenden Betriebseinnahmen, sowie aus den vorhandenen Fonds gedeckt worden, bis ult. 1888 im Ganzen 1 018 415 Mk. Zu Lasten des Unternehmens steht somit gegenwärtig 1889 nur das erste Actiencapital im Betrage von 177 000 Gulden = 303 429 Mk.

Wie die Bahn der Zeit nach die erste in Deutschland gewesen, so hat sie sich auch bezüglich der Rentabilität unter allen Bahnen Deutschlands den ersten Platz zu erwerben und zu be-

haupten gewusst. Wohl haben zwei Kohlenbahnen im Königreich Sachsen dauernd höhere Dividenden abgeworfen, indess sind diese von dem Vergleich auszuschliessen, da die Betriebskosten solcher in keinem Verhältniss stehen zu denen derjenigen Bahnen, die dem vollen Verkehr, und noch weniger, die nur dem Personenverkehr dienen, da bekanntlich letzterer am meisten kostet und am wenigsten Einnahme erbringt. Hatte schon das vorbereitende Comité in der Einladung zur Actienzeichnung eine Rentabilität von 12 % in Aussicht gestellt, so ist meistens eine bedeutend höhere erzielt worden, und nur in den beiden für Staaten und Völker, für Handel und Wandel gleich unglücklichen Jahren 1848 und 1849 ging sie bis auf 12 % herab. Möge hierin die Geschichte dieser und aller Bahnen, die so recht ein Spiegel der Volkswohlfahrt sind, den Völkern ein Mahnruf sein, dass nur in geordneten Verhältnissen, bei ruhiger Entwickelung ein Wohlstand, ein Segen und Gedeihen bringender Fortschritt möglich, dann aber auch sicher ist!

Trotz der zuweilen hohen Verwendungen aus den Betriebseinnahmen zur Ergänzung der Transportmittel und zu Erneuerungsbauten, sowie trotz der über Erfordern hohen Dotirung der Fonds konnten in den einzelnen Jahren folgende Dividenden an die Actionäre gezahlt werden:

pro	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845
	20	17½	16	16½	17	16	15	14½	15	14 %
pro	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855
	14	13	12	12	13	13	13	16	14	14 %
pro	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865
	15	15	15	15	15	15	15	16	16	17 %
pro	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875
	18	19	20	20	20	20	20	20	20	21 %
pro	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885
	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21 %
pro	1886	1887	1888	im Durchschnitt 17,38 %.						
	21	21	21 %							

An diesen hohen Erträgen war der, wie vorstehend schon gesagt, überhaupt nur beschränkte Güterverkehr mit verschwindend kleinen Summen betheiligt, die höchste Einnahme wurde aus demselben im Jahre 1884 mit 22 760 Mk. erzielt, während die Einnahmen aus dem Personenverkehr häufig bis an 240 000 Mk. heranreichten, in 1888 sogar 259 814 Mk. betrugen.

Dem gegenüber, dass die Bahn fast ausschliesslich dem Personenverkehr dient, haben die Betriebsausgaben sich ebenfalls sehr günstig gestaltet; sie bewegten sich in den ersten Jahren zwischen

$38\frac{1}{3}$ und 60 % und sind später in Folge des veränderten Buchungsverfahrens, bei welchem auch die den Fonds für den Betrieb entnommenen Beträge als Betriebsausgaben verrechnet werden, in Maximo auf 71 % der Bruttoeinnahme gestiegen, haben innerhalb der letzten fünf Jahre 1884/88 im Durchschnitt aber nur 62,12 % betragen.

Aus den Statuten. Der Sitz der Gesellschaft ist Nürnberg. Die Gesellschaftsvorstände sind das Directorium und der Gesellschaftsausschuss. Das Geschäftsjahr deckt sich mit dem Kalenderjahr.

Die Actien sind in Stücken zu 100 Gulden je nach Belieben auf den Inhaber ohne Namen, oder auf den Namen des Inhabers lautend ausgefertigt. Der Besitz von 5 bis 50 Actien und darüber hinaus wieder von je 50 Actien berechtigt bei den Generalversammlungen zu je einer Stimme, doch ist das Maximalstimmrecht auf fünf Stimmen festgesetzt.

Diejenigen Actionäre, welche weniger als fünf Actien besitzen, können sich zur Erlangung des Stimmrechtes zusammenthun, eine Einrichtung, welche sich bei keiner anderen deutschen Eisenbahngesellschaft wiederholt hat.

Die regelmässigen — ordentlichen — Generalversammlungen finden alljährlich einmal, gewöhnlich im Monat März in Nürnberg statt. Auf die Dividenden wurden bis 1884 auf Grund der vorläufigen Feststellung bereits vom 1. Juli des laufenden Jahres ab Abschlagszahlungen (zuletzt stets 7 %) geleistet, und der Restbetrag vom Januar des folgenden Jahres ab ausgezahlt. Da das Reichsgesetz vom 18. Juli 1884 aber solche Abschlagszahlungen nicht gestattet, werden seitdem die Dividenden erst nach Feststellung der Bilanz und deren Genehmigung durch die Generalversammlung ausgezahlt. Die einzige Zahlstelle der Gesellschaft ist das Bankhaus C. C. Cnopf & Sohn in Nürnberg.

Diejenigen Dividenden, welche nicht innerhalb dreier Jahre nach dem Fälligkeitstermin abgehoben sind, verfallen zu Gunsten der Gesellschaft.

Bei der hohen Rentabilität befinden sich die meisten Actien in festen Händen; an der Börse wurden sie gegen Ende des ersten Betriebsjahres bereits mit 325 Gulden, im April 1837 sogar mit 496 Gulden gehandelt. Gegenwärtig werden sie an keiner Börse notirt; auch kommen Kaufgeschäfte in ihnen selten vor; Mitte 1888 wurde die Actie à 100 Gulden (= 171 Mk.) mit 950 Mk. bezahlt. Die Publikationsorgane der Gesellschaft sind der Deutsche

Reichsanzeiger, der Correspondent von und für Deutschland in Nürnberg und die Allgemeine Zeitung in München.

Nach den Statuten hatte die Gesellschaft nur einen Reservefonds zu bilden, der mit 10 % des jährlichen Reinertrages dotirt werden sollte; indess sind demselben fast regelmässig unvergleichlich höhere Beträge zugeführt worden, in 1886 z. B. fast 26 % mit 24 151 Mk. Ueber den Maximalbestand desselben enthalten die Statuten nichts.

Ausserdem führt seit 1869 die Gesellschaft einen Erneuerungsfonds, den sie ohne festen Satz, meist aber mit ebenfalls sehr hohen Beträgen dotirt, in 1880 sogar mit 42 457 Mk. Endlich besteht noch der mit Reichsgesetz vom 18. Juli 1884 vorgeschriebene Bilanzreservefonds, welcher mit dem 20. Theil des jährlichen Reinertrages zu dotiren und auf den 10. Theil des Gesammtcapitals, hier also auf 30 343 Mk. anzusammeln ist.

Das Vermögen dieser Fonds stellte sich ult. 1888, wie folgt:

Erneuerungsfonds	4 683	Mk.
Bilanzreservefonds	11 231	„
statutenmässiger Reservefonds	331	„
Summa	16 245	Mk.

der statutenmässige Reservefonds war andererseits aber noch mit einer durch den Bahnhofsneubau in Fürth entstandenen Schuld von 10 782 Mk. belastet.

Betriebsmittel und Bahnlage. Die Betriebsmittel beliefen sich zu demselben Zeitpunkt auf 8 Locomotiven, 38 Personenwagen und 10 Lastwagen, was unter sämmtlichen Bahnen Deutschlands relativ den bei Weitem höchsten Bestand an Locomotiven und Personenwagen ergiebt.

Die Bahn ist bis zum heutigen Tag nur eingleisig, auch wurde das Terrain nur hierfür erworben. Der Oberbau, welcher ursprünglich in gewalzten Eisenschienen in gusseisernen Lagern theils auf Steinwürfeln, theils auf quer untergezogenen 7 Fuss langen Holzblöcken ruhend, ausgeführt war, wurde zunächst 1841 dahin geändert, dass die Holzunterlagen entfernt und ebenfalls durch Steinwürfel ersetzt, die bisherigen Schienen aber gegen schwerere, gleichfalls schmiedeeiserne ausgewechselt wurden. Gegenwärtig, Ende 1888, sind 4 km in breitbasigen Schienen auf eichenen Querschwellen hergestellt, während auf dem Rest der Strecke noch der alte Steinwürfeloberbau liegt. Von besagten 4 km haben 3 km Stahlschienen. 5 km liegen im Gefäll, der Rest in der Horizontale, die grösste Neigung beträgt 1 : 526 und der kleinste



Curvenradius 500 Meter, doch liegen solche überhaupt nur bei den Einführungen in die beiden Endbahnhöfe, während die Bahn im Uebrigen eine schnurgerade Linie bildet.

Bei dem besonderen Interesse, welches die Ludwigsbahn als die erste Dampfeisenbahn Deutschlands zu beanspruchen hat, bringen wir auf beiliegenden zwei Tafeln Abbildungen des Situationsplans, des Längenprofils, der beiden in Anwendung gekommenen Oberbausysteme, des Längen- und Querdurchschnitts derselben, der angewandten Weichensysteme und der bei dem Bau benutzten Werkzenge.

Geographie. Die Bahn liegt vollständig in der Ebene und gehört der politischen Eintheilung nach dem Regierungsbezirk Mittelfranken des Königreichs Bayern an. Sie hat von Nürnberg bei nordwestlicher Richtung bis Fürth ein Gefäll von 22 Fuss und überschreitet ungefähr in der Mitte der Strecke den Ludwigscanal. Die Brücke über denselben ist der einzige vorkommende Kunstbau.

Stationen sind:

Nürnberg a. d. Pegnitz. Stadt. 123000 Einwohner. Garnison; Oberlands-, Land- und Amtsgericht; Bezirksamt; Sitz des Directoriums der Ludwigseisenbahn; Oberbahnamt; Oberpostamt; Direction der königlichen Bank; Gymnasium und andere zahlreiche Bildungsanstalten. Handel und Industrie hoch entwickelt.

Muggenhof. Haltestelle. Dorf. 300 Einwohner.

Fürth. am Zusammenfluss der Pegnitz und Rednitz zur Regnitz. Stadt. 35000 Einwohner. Land- und Amtsgericht; Bezirksamt. Wichtige Fabrikstadt. Bildet mit Nürnberg zusammen gewissermassen einen Industrieplatz, jedoch ist in Fürth die Industrie noch mehr vertreten als in Nürnberg.

Gleichzeitig sind Nürnberg und Fürth Stationen der Staatsbahnlinie München-Nürnberg-Bamberg-Hof. Ausserdem strahlen in Nürnberg noch vier Staatsbahnlinien, und zwar nach Regensburg und Passau, nach Furth an der böhmischen Grenze, nach Bayreuth und Eger, sowie nach Ansbach und Stuttgart aus. In Fürth aber zweigt die Staatsbahnlinie nach Würzburg ab.



Zweiter Theil.

Geschichte der in anderen Bahncomplexen aufgegangenen Eisenbahn-Unternehmungen.

Vorbemerkung.

Diejenigen Angaben, welche für Bankinstitute, Börseninteressenten und Capitalisten noch gegenwärtig von Wichtigkeit sind, finden sich am Schluss der einzelnen Artikel und sind dort in Cursiv- oder fetter Schrift gedruckt.

Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn.

Nachdem die Rheinische Eisenbahn Köln-Aachen-Herbesthal bereits 1841/43 eröffnet war, erhielt unterm 21. August 1846 eine neue Gesellschaft (mit Sitz in Aachen) die Concession zum Bau der nordöstlichen Fortsetzung von Aachen über Neuss nach Obercassel auf dem linken Rheinufer gegenüber Düsseldorf nebst Kohlenbahn ins Wurmrevier und nahm hierbei den Namen Aachen-Düsseldorfer Eisenbahngesellschaft an, nachdem sie sich während ihrer Bildung Aachen-Gladbach-Neusser und dann Westliche Verbindungs-Eisenbahn-Gesellschaft genannt hatte.

Das Anlagecapital war auf 12 000 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. festgesetzt worden. In Folge der politischen Krisen zu Ende der 40er Jahre fielen aber zum grossen Theil die Ratenzahlungen aus, und der Bau gerieth deshalb ins Stocken. Um das Unternehmen mit Rücksicht auf seine volkswirthschaftliche Bedeutung nicht untergehen zu lassen, übernahm der Staat laut Vertrag von 1849 eine $3^1/_2$ procentige Zinsgarantie für das Actiencapital, gleichzeitig aber die Bauausführung sowie die gesammte Verwaltung und den Betrieb à Conto der Gesellschaft. Als Gegenleistung für die Zinsgarantie sollte der Staat vom Reinüberschuss über $3^1/_2$ % bis zu 5 % den vierten Theil, von dem über 5 % aber die Hälfte als Superdividende zur freien Verwendung erhalten, sowie auch die Actien zum Nominalwerth bei sechsmonatlicher Kündigung erwerben dürfen. Das Unternehmen wurde mit der gleichzeitig vom Staat übernommenen Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn

zusammen der königlichen Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in Aachen unterstellt und die 86 km lange Linie, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Rheydt - Gladbach am 12. August 1852, in ihrer ganzen Ausdehnung am 17. Januar 1853 dem Verkehr übergeben. Die Strecke Aachen-Richterich-Kohlscheidt der Hauptbahn und die Kohlenzweigbahn Kohlscheidt - Kämpchen waren und sind gemeinschaftliches Eigenthum mit der Aachen-Mastrichter Bahn und standen zunächst auch in beiderseitigem Betrieb.

Mit Privilegien von 1852 bis 1856 waren zwei 4 procentige Anleihen im Betrage von 9 300 000 Mk. und eine zuerst 4½ procentige von 2 550 000 Mk. aufgenommen worden, so dass sich das concessionirte Gesammtanlagecapital auf 23 850 000 Mk. stellte, wovon aber nur 23 621 085 Mk. auf den Bau verwandt worden waren, mithin auf 1 km 274 664 Mk. entfielen.

Nachdem 1863 die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft den Beschluss gefasst hatte, die Aachen - Düsseldorfer Bahn mit ihrem Unternehmen zu vereinigen, kündigte der Staat auf Grund des Vertrages von 1849 die St.-Actien per ult. 1865 zur Einlösung für den Nominalwerth, erwarb bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner die Bahn ab 1. Januar 1866 seinerseits als Eigenthum, überliess sie aber sofort an die Bergisch-Märkische Eisenbahn, die ihrerseits die finanzielle Abwickelung durchführte und hierbei die Zurückzahlung der vom Staat geleisteten Zuschüsse — ohne Zinsen — mit einem Viertel des Ueberschusses über 6½ % Dividende der Bergisch - Märkischen St. - Actien übernahm. Da die Bergisch-Märkische Eisenbahn gleichfalls in staatsseitiger Verwaltung stand, blieben die Linien der Aachen-Düsseldorfer in solcher und wurden selbstredend, unter Auflösung der besonderen königlichen Direction in Aachen, derjenigen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn unterstellt. Das Betriebsverhältniss bezüglich der mit der Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft gemeinschaftlichen Strecke Aachen-Richterich-Kohlscheidt-Kämpchen blieb auch nach dem Verkauf zunächst weiter bestehen, dann aber übernahm die Bergisch-Märkische Bahn die Strecke Richterich-Kämpchen pachtweise in alleinigen Betrieb, während die Strecke Aachen-Richterich als Anfangsstrecke der Hauptbahn nach Mastricht selbstredend nach wie vor von beiden Eigenthümern (resp. für die Aachen-Mastrichter Gesellschaft von der Eisenbahngesellschaft Grand Central Belge) betrieben wird.

Aus ihrem Unternehmen selbst hatten die Aachen-Düsseldorfer St.-Actien nur für die letzten beiden Jahre seiner Selbstständigkeit

Dividenden erhalten können, und zwar pro 1864: $4^{7}/_{30}$ % und pro 1865: $4^{17}/_{60}$ %. Aber auch dem Staat fielen aus diesen beiden Jahren vertragsmässig Superdividenden zu, die zusammen 116 271 Mk. betrugen. In den anderen Jahren waren zur Zahlung der garantirten $3^{1}/_{2}$ % Zinsen der St.-Actien stets erhebliche Zuschüsse seitens des Letzteren erforderlich gewesen, im Ganzen 2994560 Mk., welche nun laut Vertrag abzüglich der genannten Superdividende die Bergisch-Märkische Bahn zur bedingten Rückzahlung übernahm.

Nach Abwickelung der finanziellen Seite des Verkaufs löste sich die Gesellschaft noch im Jahre 1866 auf.

Nachdem die Aachen-Düsseldorfer Bahn als nunmehriger Bestandtheil der Bergisch-Märkischen Eisenbahn laut Gesetz vom 28. März 1882 per 1. Januar desselben Jahres in das Eigenthum des preussischen Staats übergegangen war, wurden die noch in Umlauf befindlichen Aachen-Düsseldorfer Pr.-Obligationen mit Präclusivfrist bis 31. Juli 1886 gegen $3^{1}/_{2}$ procentige preussische Consols umgetauscht, der nicht präsentirte Rest aber per 2. Januar 1887 zur Baareinlösung gekündigt. Da die Actien schon bei dem Kauf der Bahn seitens der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft baar eingelöst worden sind, **so existiren nunmehr Aachen-Düsseldorfer Eisenbahnpapiere nicht mehr.**

Aachener Industriebahn.

Zur besseren Ausnutzung der Steinkohlengruben bei Höngen, Würselen und Morsbach sowie im Interesse der starken Arbeiterbevölkerung zwischen Aachen und Stolberg und gestützt auf einen Garantievertrag mit den vier grössten Industriellen des Verkehrsgebiets, der Aachen-Höngener Bergwerksgesellschaft, der Vereinigungsgesellschaft für Steinkohlenbau im Wurmrevier, dem Besitzer der Königsgrube bei Grevenberg und dem Aachener Hüttenactienverein, constituirte sich 1873 eine Actiengesellschaft unter dem Namen „Aachener Industriebahn-Actiengesellschaft“ mit Sitz in Aachen zur Erbauung der dem Gründungscomité bereits unterm 23. November 1872 concessionirten Bahn von Aachen über Würselen nach Höngen mit Zweigen nach Rothe Erde, Station der Rheinischen Eisenbahnstrecke Aachen-Düren, sowie von Würselen nördlich nach Morsbach und südlich über Stolberg nach Eschweileraue, Station der Bergisch-Märkischen Eisenbahn. Inhaltlich des gedachten Vertrages garantirten die genannten Contrahenten auf die Dauer von

10 Jahren eine jährliche Bruttoeinnahme von mindestens 300 000 Mk. aus ihren eigenen Transporten sowie eine 5 procentige Dividende der St.-Pr.-Actien. Ausserdem übernahmen sie das Stammactiencapital bis auf 60 000 Mk. Hiergegen wurden ihnen seitens der Gesellschaft besondere Frachtvergünstigungen und anderweite Erleichterungen gewährleistet. Wie schon an dieser Stelle erwähnt sein mag, brauchte die Zinsgarantie für die St.-Pr.-Actien nie in Anspruch genommen zu werden.

Der Bau begann im Winter 1873/74 und es wurden, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke am 26. September 1875, die sämmtlichen oben aufgeführten 30,13 km langen Linien bis zum 31. Dezember desselben Jahres dem Verkehr übergeben.

Das Anlagecapital zu denselben war auf 1 800 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. und 1 800 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. mit zunächst 5 % Bauzinsen festgesetzt und emittirt worden. Dasselbe erwies sich indess als unzureichend, und die Gesellschaft erhielt 1876 das Privileg zur Aufnahme einer 5 procentigen Anleihe von 1 200 000 Mk. Da sich aber die Zeit zur Begebung derselben ungünstig erwies, wurden nur für 222 500 Mk. Pr.-Obligationen emittirt, hiergegen jedoch ein festes 5 procentiges Darlehen von 950 000 Mk. aufgenommen und ausserdem nach Bedarf schwebende Schulden contrahirt, die sich ult. 1879 auf 592 588 Mk. beliefen.

Mit Concession von 1880 wurde die Hauptstrecke Aachen-Höngen über Höngen hinaus um 15,88 km bis Jülich verlängert, bei deren Fertigstellung 1882 die Firma in

„Aachen-Jülicher Eisenbahn"

geändert worden ist. Zu dieser Neubaustrecke wurden den alten gleichberechtigte St.-Actien in Stücken à 1200 Mk. im Betrage von 3 000 000 Mk. ausgegeben, sowie mit Privileg von 1880 eine 5 procentige Anleihe von 3 600 000 Mk. aufgenommen, aus welcher aber noch die begebenen Pr.-Obligationen der ersten Anleihe sowie das feste Darlehen und die schwebenden Schulden getilgt wurden.

Das Gesammtanlagecapital stellte sich hiernach auf 10 200 000 Mark.

Die Ausdehnung des Unternehmens belief sich, nachdem 1884 der Betrieb auf der Theilstrecke Stolberg-Eschweileraue eingestellt worden war, auf 40 km, und demnach entfallen auf 1 km 255 000 Mk.

Trotz ihrer geringen Ausdehnung, und obgleich sie nur den lokalen Interessen ihres eigenen Gebiets dient, hat sich die Bahn gut rentirt. Die bei Weitem wichtigste Einnahmequelle bildet der Güterverkehr mit seinen Kohlentransporten, obgleich ein grosser Theil dieser im eigenen Gebiet der Bahn verbleibt, und Zuführung

von Rohmaterialien in die an der Bahn gelegenen industriellen Etablissements. Die Reinerträge, aus welchen zunächst die St.-Pr.-Actien 5 %, dann die St.-Actien 5 % und weiter beide Actiensorten gleiche Dividende erhalten sollten, gestatteten die Vertheilung folgender Dividenden:

	pro 1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
St.-Actien	0	0	0	0	0	5	5	5	$5^1/_2$	6	$6^1/_4$ %
St.-Pr.-Actien	5	5	5	5	5	5	5	5	$5^1/_2$	6	$6^1/_4$ %

im Durchschnitt für die St.-Actien 2,98 % und für die St.-Pr.-Actien 5,25 %.

Im Jahre 1886 machte der preussische Staat unerwartet der Gesellschaft Offerte zur käuflichen Ueberlassung ihres Unternehmens, und die Verhandlungen führten dahin zum Abschluss, dass die Bahn laut Gesetz vom 28. März 1887 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Mai desselben Jahres in das volle Eigenthum des Staates, bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft, überging.

Derselbe zahlte für Stamm- und St.-Pr.-Actien im Nennwerth von 4200 Mk. 6000 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols und ausserdem an Convertirungsprämie für jede St.-Actie auf je 600 Mk. 3 Mk. und für jede St.-Pr.-Actie zu je 600 Mk. 36 Mk.

Der Kaufpreis stellte sich demnach wie folgt:

für 4 800 000 Mk. St.-Actien 6 857 142 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols;

für 1 800 000 Mk. St.-Pr.-Actien 2 571 428 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols;

den St.-Actien an Convertirungsprämie 24 000 Mk. } baar
den St.-Pr.-Actien an „ 108 000 „ }

Hierzu kamen noch die Anleihen mit umlaufend 3 582 000 Mk., während andererseits dem Staat 864 954 Mk. an Fonds zufielen.

Mit Rücksicht auf den hohen Zinsfuss von 5 % wurden die noch in Umlauf befindlichen Pr.-Obligationen bereits per 1. Januar 1888 zur Einlösung gekündigt, **so dass es Aachen-Jülicher Eisenbahnpapiere nunmehr nicht mehr giebt.**

Die Bahn wurde der königlichen Direction Köln linksrheinisch unterstellt.

Bei Uebernahme seitens des Staats stand noch die Concession für eine Secundärbahn von Morsbach nach Station Kohlscheidt der Aachen-Düsseldorfer Staatsbahnlinie offen, doch ist dieselbe bisher noch nicht zur Ausführung gekommen.

Albertsbahn (Dresden-Tharandt).

Behufs besserer Ausnutzung der Steinkohlenlager im Plauenschen Grunde, welcher sich vom Dorfe Plauen bei Dresden bis nach der Stadt Tharandt erstreckt, bildete sich 1853 eine Actiengesellschaft mit Sitz in Dresden unter dem Namen „Albertsbahn“ zur Erbauung einer Eisenbahn von Dresden nach Tharandt nebst Zweigbahnen in die Kohlenfelder. Nachdem der Bau bereits 1853 mit vorläufiger Genehmigung begonnen hatte, erhielt die Gesellschaft unterm 26. Januar 1854 die definitive Concession. Die 13,6 km lange Hauptlinie wurde am 28. Juni 1855 eröffnet, und nach und nach 24,8 km Anschlussgeleise nach den einzelnen Kohlengruben gebaut.

Das erste Anlagecapital wurde durch Emission von Actien à 300 Mk. im Gesammtbetrage von 2 700 000 Mk. aufgebracht, welche bis zur Eröffnung der Hauptbahn 4 % Bauzinsen erhielten. Hierzu traten zum Bau der Zweigbahnen mit Privilegium von 1856 und 1857 vier Emissionen Anleihen mit zusammen 4 500 000 Mk. Der ursprüngliche Zinsfuss betrug bei sämmtlichen 5 %, wurde dann aber auf 4 % reduzirt. Die beiden ersten Emissionen hatten noch die Bezeichnung Pr.-Actien, waren aber ihrem Wesen nach ebenfalls Pr.-Obligationen. Das Gesammtanlagecapital stellte sich somit auf 7 200 000 Mk., daher bei Einrechnung der Anschlussbahnen, die dem Charakter des Unternehmens nach hier mitzuzählen sind, für 1 km auf 187 500 Mk.

Bis 1862, während welcher Zeit die Bahn in Tharandt ohne Anschluss geblieben, war der Verkehr nur ein schwacher, und im Allgemeinen reichten die Einnahmen bloss zur Deckung der Betriebskosten und Bedienung der Anleihen. Erst mit Eröffnung der Staatsbahnstrecke Tharandt - Freiberg trat eine wirkliche und sich stets steigernde Rentabilität des Unternehmens ein. Dementsprechend stellten sich die Actiendividenden in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro 1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867
0	1	0	0	0	0	2	2¼	4	6½	7	7 %

mithin im Durchschnitt 2,48 %.

Bereits bei der Concessionsertheilung hatte sich der Staat den Ankauf der Bahn von Eröffnung seiner Anschlusslinie Tharandt-Freiberg an vorbehalten, und hierbei war als Kaufpreis der 25 fache Betrag des durchschnittlichen Reinertrags der letzten fünf Jahre plus ½ % für jedes an 20 Betriebsjahren fehlende Jahr, mindestens

aber Erstattung des Anlagecapitals ausbedungen. Daraufhin erwarb der Staat die Bahn per 1. Juli 1868, bezahlte dieselbe hierbei aber noch über jene Vereinbarung hinaus, indem er pro Actie à 300 Mk. 450 Mk. in 4 procentigen Staatspapieren und eine Convertirungsprämie von 24 Mk. gab.

Der Kaufpreis stellte sich somit für 2 700 000 Mk. Actien auf 4 050 000 Mk. in 4 procentigen Staatspapieren plus 216 000 Mk. Convertirungsprämie, in Summa 4 266 000 Mk. — Die Anleihen mit umlaufend 4 425 800 Mk. übernahm der Staat als Selbstschuldner, wogegen ihm aber auch der Reservefonds mit 15 558 Mk. zufiel.

Nachdem der sächsische Staat inzwischen die sämmtlichen Anleihen zur baaren Einlösung gekündigt hat und zwar die letzten derselben per 1. Januar 1883, **giebt es keine Albertsbahn-Papiere mehr.**

Altona-Kieler Eisenbahn.

Das erste Project zur Verbindung der Nord- mit der Ostsee mittelst einer Eisenbahn wurde bereits 1832 in der Linie Hamburg-Lübeck aufgestellt. Das Interesse der Krone Dänemark für ihre See- und Handelsstädte Kiel und Altona liess dasselbe aber nicht zur Ausführung kommen; dagegen erklärte sich die Regierung zur Förderung einer Eisenbahnverbindung zwischen Kiel und Altona bereit, und es gelang auch, Dank ihrer nachdrücklichen Unterstützung, dies Project bald zu verwirklichen. Die betreffende Gesellschaft constituirte sich 1840 unter obigem Namen mit Sitz in Altona und erhielt unterm 28. Juni 1842 die königlich dänische Concession auf 100 Jahre unter Beding der Erneuerung bei jedem Regierungswechsel. Inhaltlich derselben blieb die Gesellschaft von Staatsabgaben befreit, doch hatte sie Postbriefe, Zeitungen und das Postbegleitpersonal sowie täglich bis 600 Pfund Postgüter unentgeltlich zu befördern, wie sich der Staat auch für Kriegszeiten die unentgeltliche Benutzung vorbehielt. Zu den Communallasten wurde sie nach der Grösse des Areals in den einzelnen Gemeinden herangezogen.

Das Anlagecapital war auf 2 050 000 Speciesthaler (1 Speciesthlr. = 4,50 Mk.) = 9 225 000 Mk. in St.-Actien à 100 Speciesthaler festgesetzt und emittirt worden. Die Actienzeichnung erzielte in Privatkreisen nur geringe Resultate, deshalb übernahm die dänische Krone ihrer Zusage gemäss für 500 000, die Stadt

Altona für 400 000 und die Stadt Kiel für 300 000 Speciesthaler St.-Actien, so dass in den freien Verkehr nur Actien im Betrage von 850 000 Speciesthaler kamen.

Der Bau begann im März 1843, und es wurde die 107,7 km lange Strecke Altona-Neumünster-Kiel am 18. September 1844 eröffnet. Für dieselbe wurden in der ersten Periode noch 3½ procentige schwebende Schulden im Werthe von 660 000 Mk. aufgenommen. Obgleich dieselben später wieder zurückgezahlt wurden, sind sie zunächst doch bei der Stammstrecke mit zur Belastung zu stellen, und demnach berechnet sich das Anlagecapital für diese allein auf 9 885 000 Mk. oder pro Kilometer auf 91 040 Mk.

Durch die 1850 concessionirte Lübeck-Büchener Bahn in Anschluss an die Berlin-Hamburger Bahn drohte der Altona-Kieler Gesellschaft die Gefahr, dass ein Theil des Verkehrs von der Ostsee nach der Nordsee von Kiel abgelenkt und Lübeck zugeführt werde. Sie beschloss deshalb, ihrerseits eine directe Bahn von Altona nach Lübeck zu bauen, doch scheiterte die Ausführung dieses Projectes an dem Entgegentreten der Stadt Kiel. Ebenso machte diese zunächst auch das 1857 gefasste Project Neumünster-Neustadt scheitern, welche Linie die Gesellschaft geplant hatte, um den Verkehr aus dem östlichen Holstein nicht an ein anderes neues Eisenbahnunternehmen zu verlieren.

Inzwischen war von einer besonderen Gesellschaft die Bahn Neumünster-Rendsburg gebaut worden, die ohne Anschluss in Rendsburg der Altona-Kieler Bahn nicht allein keine Gefahr, sondern durch Zuführung neuen Verkehrs nur Vortheil bringen konnte, und sie übernahm deren Betrieb von ihrer Eröffnung im Jahre 1845 an. Diese Sachlage änderte sich, als der englische Eisenbahnunternehmer Sir Morton Peto mit seinen umfassenden Concessionen zum Bau der dänischen und schleswigschen Bahnen sowie der Strecke Neumünster-Oldesloe, Station der von der Lübeck-Büchener Gesellschaft projectirten Linie Lübeck-Hamburg, auf die Bühne trat. Erwarb dieser noch die Bahn Neumünster-Rendsburg, so blieb selbstredend Altona-Kiel auf ihren Lokalverkehr beschränkt. Die Gesellschaft bemühte sich daher 1860, die Neumünster-Rendsburger Bahn für sich selbst zu erwerben, doch schlug diese trotz der günstigen Bedingungen die Offerte aus und verkaufte in der That ihr Unternehmen 1863 zum 1. Januar 1864 an Sir Morton Peto. Derselbe wurde hierdurch der unumschränkte Herr des dänisch-jütisch-schleswigschen Verkehrs für Hamburg, Lübeck und weiter für Deutschland bis zur Station Oldesloe, wo er seine Transporte an die Lübeck-Büchener Bahn weitergab. Diese Verhältnisse drängten Altona-

Kiel, mit Sir Peto in Unterhandlungen zu treten, und es nahmen diese für die Altonaer Gesellschaft einen günstigen Verlauf, indem Peto auf den Bau von Neumünster-Oldesloe verzichtete, Rendsburg-Neumünster seinerseits an Altona-Kiel ab 1. Januar 1864 verkaufte und sich verpflichtete, innerhalb 50 Jahren in Holstein keine Concurrenzbahn für Altona-Kiel zu bauen, wogegen letzteres sich mit Tarifen und Fahrplänen den schleswigschen Bahnen anpassen musste. Allerdings stellte hierbei Peto den Verkaufspreis von Neumünster-Rendsburg um 25 % des Actiencapitals höher, als er selbst es erworben hatte, und Altona-Kiel musste demnach für diese 200 % des Nennwerths, d. i. für 1 170 000 Mk. 2 340 000 Mk. zahlen und die Anleihen und schwebenden Schulden im Gesammtbetrage von 765 000 Mk. bei Umtausch der Pr.-Obligationen in solche ihres Unternehmens als Selbstschuldner übernehmen. Hierzu gesellten sich noch weitere Kosten in Höhe von 53 400 Mk., so dass sich der Gesammtankaufspreis der 34,6 km langen Bahn auf 3 158 400 Mk. stellte.

In der hiermit begonnenen Politik fortfahrend, verschaffte sich die Altona-Kieler Gesellschaft, als die schleswigschen Bahnen 1865 durch Kauf an ein deutsches Consortium übergegangen waren, durch Uebernahme von St.-Actien der neuen Schleswigschen Eisenbahn im Betrage von 8 175 000 Mk., also mehr als die Hälfte, von vornherein überwiegenden Einfluss in der Verwaltung dieser, und nahm dann auch nach Fertigstellung sämmtlicher Linien diese ab 1. Januar 1870 in Betrieb gegen Zahlung einer festen Rente von 5 % für die St.-Actien sowie Verzinsung und Amortisation der bereits bei Concession begebenen 4½ procentigen Pr.-Obligationen. Hiermit war der Einfluss Petos auf schleswig-holsteinschem Gebiet gebrochen. Zur weiteren Ausdehnung und Sicherung ihres Unternehmens gegen Concurrenzprojecte baute die Gesellschaft mit Genehmigung von 1860 in Gemeinschaft mit dem Hamburger Senat eine Verbindungsbahn von Altona nach Hamburg zum directen Anschluss an die deutschen Bahnen und nahm hierbei neben ihrem 2,9 km langen Antheil auch den hamburgischen Theil für 80 000 Mk. jährlicher Pacht ab Eröffnung der Bahn 1865/66 in Betrieb, welcher indess 1870 auf die Berlin-Hamburger Bahn überging; ferner mit gleicher Genehmigung eine Zweigbahn von Altona nach dem Villen- und Vergnügungsort Blankenese, 9,6 km lang 1867 eröffnet, und mit Concession von 1863 die schon 1857 beabsichtigt gewesene Bahn von Neumünster über Ascheberg nach Neustadt in Holstein mit Zweig von Ascheberg nach Kiel 88,2 km lang 1866 eröffnet. Diese Linien werden im Allgemeinen mit dem Namen „Ostholsteinische Bahnen“ bezeichnet.

Nachdem bei Segeberg in der Trace der oben bereits in Erwähnung gebrachten Linie Neumünster-Oldesloe 1871 ein Steinsalz- und Gipslager aufgefunden worden war, baute die Gesellschaft mit Concession von 1872 nunmehr auch diese Linie, und es wurde dieselbe 44,8 km lang 1875 dem Betriebe übergeben. Ausserdem veranlasste die Anlage eines Dampfschiffhafens bei Altona die Gesellschaft mit Concession von 1874 zum Bau einer Bahn von dem Altonaer Bahnhofe nach diesem Hafen. Dieselbe ist auf gemeinschaftliche Kosten mit der Stadt Altona hergestellt, das volle Eigenthumsrecht aber der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft zuerkannt worden. Die 1,2 km lange Linie wurde 1876 in Betrieb genommen. Endlich noch verlängerte die Gesellschaft mit Concession und Eröffnung in 1883 die Blankeneser Zweigbahn um 9,4 km bis zu der Schifffahrt treibenden Stadt Wedel. Dieselbe ist als normalspurige Secundärbahn hergestellt, und mit dieser schliesst die Bauthätigkeit der Gesellschaft.

Das Anfang der siebziger Jahre aufgetauchte Project einer directen Bahn von Berlin über Schwerin nach Kiel hatte allerdings die Altonaer Gesellschaft veranlasst, ihrerseits den Bau von Oldesloe nach Hagenow an der Berlin-Hamburger Bahn vorzubereiten, durch welchen sie für den beregten Verkehr der neuen Linie gegenüber concurrenzfähig geblieben wäre, doch gab sie auch ihrerseits dies wieder auf, als das Concurrenzproject nicht Verwirklichung fand.

Ausser den genannten Erweiterungen des eigenen Unternehmens förderte die Gesellschaft das Entstehen von selbstständigen Anschlussbahnen durch Betheiligung am Anlagecapital, worüber wir weiter unten detaillirt sprechen werden, oder durch Uebernahme des Betriebes solcher Bahnen à conto der Gesellschaften dieser letzteren. So leitete sie den Betrieb der Elmshorn-Glückstadter Bahn von deren Eröffnung 1845 bis einschliesslich 1862, baute für Rechnung der Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft die Bahn von Neustadt nach Oldenburg i. Holstein und betrieb sie von deren Eröffnung 1881 an.

Zu der Erwerbung der vorher selbstständigen Bahn Rendsburg - Neumünster, zu den erwähnten eigenen Neubauten, zu Erweiterungsbauten auf den alten Strecken, zu der erforderlichen Vermehrung der Betriebsmittel und zur Betheiligung an benachbarten, selbstständigen Eisenbahnunternehmungen hatte die Gesellschaft ihr St.-Actiencapital um 9 225 000 Mk. erhöht und mit verschiedenen Privilegien von 1864 bis 1877 Anleihen im Betrage von 30 000 000 Mk. aufgenommen.

Das Gesammtcapital stellte sich somit auf

	18 450 000	Mk.	gleichberechtigter St.-Actien und
	30 000 000	„	Pr.-Obligationen
Summa	48 450 000	Mk.	

Hiergegen war die Gesellschaft betheiligt bei den „Schleswigschen Eisenbahnen“ mit 8 175 000 Mk. in St.-Actien, bei der Westholsteinischen Bahn Neumünster-Heide-Tönning mit 150 000 Mk. in St.-Actien und 150 000 Mk. in St.-Pr.-Actien, bei der Wesselburen-Heider Bahn mit 30 000 Mk. in St.-Actien und 30 000 Mk. in St.-Pr.-Actien, bei der Kreis Oldenburger Bahn Neustadt-Oldenburg i. H. mit 400 000 Mk. in St.-Actien. Bei sachgemässer Abrechnung dieser Beträge mit zusammen 8 935 000 Mk. von dem obigen eigenen Anlagecapital verbleiben als Belastung des eigenen Unternehmens 39 515 000 Mk., mithin bei einer Gesammtlänge von 298,4 km für 1 km 132 423 Mk.

Der Zweck der Stammstrecke war, wie bereits Eingangs gesagt, die Verbindung von Nord- und Ostsee. Bei der Wichtigkeit ihrer Endstationen, besonders Altonas und des benachbarten Hamburg, war der Verkehr von Anfang an ein guter und entwickelte sich nach und nach zu hoher Blüthe, so dass der hohe Reinertrag der Stammstrecke das Gesammtunternehmen in fortdauernd guter Rentabilität erhielt, obgleich die eigenen Neubaustrecken im Allgemeinen nur Unterbilanz brachten und die „Schleswigschen Bahnen“ auf Grund der übernommenen Zinsgarantie alljährlich erhebliche Zuschüsse, im Ganzen bis zur Verstaatlichung 1883 : 2 493 770 Mk. erforderten, wobei allerdings zu berücksichtigen bleibt, dass diese Zuschüsse sich mit auf die im Besitz von Altona-Kiel befindlichen schleswigschen Bahnactien erstreckten. Nachdem der Engländer Peto aus Schleswig verdrängt, beherrschte Altona-Kiel mit seinen eigenen Linien und den in Betrieb genommenen schleswigschen Bahnen die Provinz Schleswig-Holstein von der Linie Hamburg-Lübeck-Eutin an bis hinauf zur dänischen Grenze. Die in späteren Jahren von anderen Unternehmern gebauten Secundärbahnen brachten der Altonaer Gesellschaft keinen Abbruch, vermehrten vielmehr eher die Zufuhr.

Zufolge der vorentwickelten Verhältnisse konnten an die St.-Actien folgende Dividenden gezahlt worden:

pro	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854
	4	5	6	5	5 1/3	4 1/2	5 1/2	5	5 1/3	6 2/3 %
pro	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864
	6	7 1/4	7 1/2	8	8 1/3	8 2/3	9	9 1/2	10	11 1/3 %

pro	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	
	10	9	5	6	7	7	7	$7^1/_3$	5	6 %	
pro	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	im Durchschnitt 7,2 %.		
	$7^2/_3$	8	8	$6^2/_3$	8	$8^2/_3$	10	$9^1/_2$			

1883 trat der preussische Staat behufs Ankaufs der Bahn mit der Gesellschaft in Unterhandlung, und dieselbe führte dahin zum Abschluss, dass das Unternehmen laut Gesetz vom 24. Januar 1884 mit Rechnung ab 1. Januar 1883 am 1. März 1884 in Verwaltung und Betrieb und am 1. Januar 1887 bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft und Uebernahme der Anleihen seitens des Staats als Selbstschuldner in das volle Eigenthum desselben überging. Derselbe gab zunächst den St.-Actien eine feste Rente von $9^1/_5$ % und eine Convertirungsprämie von 13,5 Mk. für je eine Actie à 450 Mk. und später beim Actienumtausch für 10 Stück St.-Actien à 450 Mk. (= 4500 Mk.) 10 350 Mk. in 4procentigen Consols.

Der Kaufpreis stellte sich somit auf

	42 435 000 Mk.	in 4procentigen Consols
	553 500 „	Convertirungsprämie
Summa	42 988 500 Mk.	

wozu noch die Anleihen mit umlaufend 27 662 500 Mk. kamen.

An Fonds fielen dem Staat 2 077 962 Mk. und die im Besitz der Gesellschaft befindlichen Actien fremder Bahnen zu.

Die Bahn erhielt für die Zeit der Ueberleitung zunächst eine besondere königliche Direction mit Sitz in Altona, später wurden dieser jedoch noch die Linien der ehemaligen Berlin-Hamburger Bahn unterstellt. Der Staat trat für Altona-Kiel in die Betriebsverträge mit der Schleswigschen und der Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft ein und erwarb das Unternehmen der Ersteren auch bereits im Jahre 1885 zu Eigenthum.

Behufs Erzielung eines geringeren Zinsfusses kündigte der Staat die noch in Umlauf befindlichen Pr.-Obligationen per 2. Januar resp. 1. Juli 1887, nachdem vorher deren Umtausch in $3^1/_2$procentige Consols offerirt war. **Hiernach giebt es keine Altona-Kieler Eisenbahnpapiere mehr.**

Angermünde-Schwedter Eisenbahn.

Nachdem schon 1862 eine Eisenbahnverbindung nach der industriereichen Stadt Schwedt a. O. projectirt war, bildete sich 1872 eine Actiengesellschaft mit Sitz in Schwedt a. O. und erhielt am 25. März desselben Jahres die Concession zum Bau einer



Bahn von Schwedt nach Angermünde, Station der Berlin-Stettiner Bahn.

Das Anlagecapital war auf 855000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit 5% Bauzinsen und auf 855000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. mit 6% Bauzinsen und späterer Vorzugsdividende festgesetzt und emittirt, hierzu aber noch von der Stadt Schwedt ein Zuschuss à fonds perdu von 90000 Mk. gegeben worden.

Für diese Summe von 1800000 Mk. hatte die Baugesellschaft Plessner den Bau und die Finanzirung des Unternehmens besorgt.

Der Bahnbau begann noch 1872, und die 23,1 km lange Strecke wurde am 15. Dezember 1873 eröffnet.

Den Betrieb führte von Eröffnung an die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft. Dieselbe stellte die Betriebsmittel sowie das Beamtenpersonal und zahlte an die Gesellschaft zuerst den dritten Theil der Bruttoeinnahme, von 1878 ab aber ein Fixum von 36000 Mk. pro anno.

Auch Se. Majestät Kaiser Wilhelm I. hatte der Bahn aus seiner Schatulle zu Vollendung der Bahnhofsanlagen in Schwedt 30000 Mk. geschenkt.

Fernerhin hatte die Gesellschaft noch mit Privileg von 1875 eine 5procentige Anleihe im Betrage von 78000 Mk. aufgenommen, welche von der Berliner Handelsgesellschaft fest übernommen, also nicht in den öffentlichen Verkehr gebracht worden ist.

Das Unternehmen war somit ausschliesslich der Subventionen

mit 1710000 Mk. in Actien und
78000 „ Anleihen

Summa 1788000 Mk. belastet und es entfielen auf 1 km 77402 Mk.

Zur Verminderung der Betriebsausgaben war in 1878 secundärer Betrieb eingeführt worden, womit auch das bereits erwähnte Fixum von 36000 Mk. pro anno in Zusammenhang steht.

Bei Verstaatlichung der Berlin-Stettiner Bahn, wobei die Angermünde-Schwedter Bahn mit dieser der königlichen Direction Berlin unterstellt wurde, trat der preussische Staat in diesen Vertrag ein, setzte aber das Fixum ab 1882 auf 33000 Mk. herab.

Verkehr und Einnahmen entsprachen im Allgemeinen den gehegten Erwartungen nicht und die von der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft, resp. später vom preussischen Staat geleisteten Zahlungen gestatten immer nur die Vertheilung einer kleinen

Dividende an die St.-Pr.-Actien, während die St.-Actien nie eine solche erhalten konnten. Die der ersteren betrug pro:

	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882
St.-Pr.-Act.	3	3	3	$2^1/_4$	$1^9/_{10}$	$1^3/_4$	$1^3/_4$	$1^3/_4$	$1^1/_2$ %

	1883	1884	1885	1886	
St.-Pr.-Act.	$1^1/_2$	$1^1/_2$	$1^1/_2$	$1^1/_5$ %	im Durchschnitt $1,_{97}$ %.

Andererseits hatte die Berlin-Stettiner Gesellschaft, resp. später der preussische Staat zur Zahlung des Pachtfixums stets Zuschüsse leisten müssen.

Nachdem die Gesellschaft bereits 1876 ihr Unternehmen vergebens der Berlin-Stettiner Bahn und dem Staat zum Kauf angetragen hatte, machte Letzterer im Jahre 1886 unerwartet Offerte auf sofortigen käuflichen Erwerb der Bahn und bot hierbei für 7 St.-Actien à 300 Mk. (= 2100 Mk.) 300 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols und für 7 St.-Pr.-Actien à 600 Mk. (= 4200 Mk.) 1600 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols, was einer Rente von $^1/_2$ bezüglich $1^1/_3$ % entspricht. Die Offerte wurde von der Generalversammlung ohne Weiterungen angenommen, und die Bahn ging laut Gesetz vom 28. März 1887 mit Rechnung vom 1. Januar am ersten Mai desselben Jahres in das volle Eigenthum des Staates über, welcher gleichzeitig die Anleihe als Selbstschuldner übernahm; die Gesellschaft löste sich hiernach auf.

Der Kaufpreis stellte sich, wie folgt:

für 855 000 Mk. St.-Actien	122 143 Mk.	in $3^1/_2$ procentigen Consols
für 855 000 „ St.-Pr.-Actien	325 714 „	in $3^1/_2$ „ „
Summa	447 857 Mk.,	

wozu noch die Anleihe mit umlaufend 46 500 Mk. kam.

Die Bahn blieb auch nach ihrer Verstaatlichung der königlichen Direction Berlin unterstellt.

Eine Kündigung der Pr.-Obligationen ist in der Genehmigungsurkunde nicht vorgesehen, so dass sie trotz ihres hohen Zinsfusses von 5 % noch gegenwärtig bestehen. Dieselben sind nach wie vor im festen Besitz der Berliner Handelsgesellschaft und werden mit jährlich 6000 Mk. ohne Zinszuwachs amortisirt. Nach der letzten Verloosung in 1889 giebt es deren noch 10 Stück à 3000 Mk. = 30 000 Mk.

Anhalt-Köthen-Bernburger Eisenbahn.

Nachdem die Magdeburg-Köthen-Leipziger und die Berlin-Anhalter Eisenbahn, Letztere in der Linie Berlin-Köthen, eröffnet waren, wurde von Privatinteressenten der Bau einer Bahn von

Köthen nach Bernburg geplant. Die generelle Genehmigung zur Ausführung einer solchen sowie zur Bildung einer Actiengesellschaft zu diesem Zweck wurde von den Regierungen der der politischen Eintheilung nach damals noch voneinander getrennten Herzogthümer Anhalt-Köthen und Anhalt-Bernburg unterm 3. Juni bezw. 16. August 1844 ertheilt, und hierauf bildete sich unterm 13. März 1845 die betreffende Actiengesellschaft unter obigem Namen. Dieselbe erhielt unter dem 13. Oktober desselben Jahres die definitive Genehmigung ihrer Statuten und hiermit die endgültige Concession zur Ausführung der Bahn, welche in einer Länge von 20 km am 10. September 1846 dem Verkehr übergeben wurde.

Das Anlagecapital belief sich auf 1 500 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk., wovon die anhalt-bernburgische Regierung 150 000 Mk. übernommen hatte. Noch während des Baues erhielt die Gesellschaft das Privilegium zur Ausgabe unverzinslicher Kassenscheine à 3 Mk. und hat solche im Betrage von 450 000 Mk. in Umlauf gebracht. Das Anlagecapital stellte sich somit auf 1 950 000 Mk., mithin für 1 km auf 97 500 Mk.

Den Betrieb führte von Eröffnung an bis Anfang 1849 die Magdeburg-Leipziger und von da ab bis 1. April 1850 die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft. Mit diesem Tage ging die Bahn zu Folge besonderen Vertrages in die Verwaltung der Regierung des 1847 vereinigten Herzogthums Anhalt-Köthen-Bernburg über, welche ihrerseits wieder den Betrieb an einen Privatunternehmer überliess.

Ohne Fortsetzung in Bernburg diente die Bahn nur den lokalen Interessen der beiden genannten, verhältnissmässig unbedeutenden Städte, und es waren die Einnahmen so gering, dass sich bis 1855 jedes Jahr ein Betriebsdefizit ergab. Auf Grund der finanziellen Abmachungen im Vertrage von 1850 gewährte die Regierung den St.-Actien $2^1/_2$ % feste Zinsen und übernahm die allmähliche Amortisation derselben.

1856 baute die Regierung von der zwischen Köthen und Bernburg gelegenen Station Biendorf eine 9 km lange Zweigbahn nach Gerlebogk zur Ausnutzung der daselbst befindlichen Kohlengruben mit einem Anlagecapital von 204 000 Mk.; dieselbe wurde 1857 eröffnet.

1863 ging die Haupt- und Zweigbahn in Besitz und Betrieb der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft über gegen Gewährung einer festen Rente von $2^1/_2$ % für die St.-Actien und Uebernahme der 4 procentigen Schuld der Gesellschaft an die bernburgische Regierung im Betrage von 450 000 Mk. Ebenso über-

nahm sie die weitere Amortisation der Actien mit jährlich mindestens 15 000 Mk.

In Umlauf befanden sich bei Uebernahme noch 1 305 000 Mk. Wenngleich also die Actien als solche bestehen blieben, so bildeten die Actienbesitzer nun aber keine Gemeinschaft mehr, vielmehr löste sich die Köthen-Bernburger Gesellschaft auf.

Aus den Einnahmen der Bahn haben die Actien nie Dividenden erhalten können, vielmehr nur auf Grund der Zinsgarantie seitens der bernburgischen Regierung und später der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft von 1850 ab $2\frac{1}{2}$ % feste Zinsen.

Als nunmehriger Bestandtheil des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens ging die Köthen-Bernburger Bahn per 1. Januar 1879 in das Eigenthum des preussischen Staats über, welcher hierbei in die alten Verpflichtungen gegenüber den Köthen-Bernburger St.-Actien eintrat. *Dieselben beziehen also nach wie vor $2\frac{1}{2}$ % feste Zinsen mit Auszahlung vom 2. Januar jedes Jahres und werden mit jährlich 15 000 Mk. ohne Zinszuwachs amortisirt. Die Ausloosung erfolgt im Juli oder August, die Auszahlung der ausgeloosten Stücke ebenfalls am 2. Januar. Nach der Ausloosung von 1889 pro 2. Januar 1890 befinden sich noch 3000 Stück im Betrage von 900 000 Mk. in Umlauf. Dieselben lauten auf je 100 Thaler.*

Anhaltische Leopoldsbahn

siehe unter Rosslau-Zerbst.

Augsburg-Lindauer Eisenbahn.

Nachdem das erste Eisenbahnproject in Bayern, Nürnberg-Fürth, glücklich bis zur Verwirklichung gediehen war, wurde in allen Schichten der Bevölkerung des Königreichs ein lebhaftes Interesse für die Erbauung von Eisenbahnen rege. Zunächst bildete sich schon im Eröffnungsjahr der Nürnberg-Fürther Eisenbahn eine Actiengesellschaft für die Linie München-Augsburg und im Anschluss an diese in dem darauf folgenden Jahre 1836 eine solche für die Linie von Augsburg nach Lindau am Bodensee. Dieselbe hatte aber nicht allein die Verbindung der wichtigen Stadt Augsburg und dadurch indirect der Landeshauptstadt München mit der Wasserstrasse des Bodensees und vermittelst

dieser mit der Schweiz im Auge, sondern sie sollte auch die Fortsetzung einer gleichzeitig projectirten Linie von Leipzig, dem damaligen Mittelpunkt des deutschen Binnenhandels, über Hof und die gleichfalls bedeutende Handelsstadt Nürnberg bis Augsburg bilden, für welche Linien indess besondere Unternehmer auftraten. Die Augsburg-Lindauer Gesellschaft erhielt 1836 die Concession; hatte sie auch nicht dieselben allgemeinen Schwierigkeiten zu bekämpfen, wie einst die Schöpfer der Nürnberg-Fürther Eisenbahn, so handelte es sich aber hier bei der unvergleichlich grösseren Länge der Linie um die Beschaffung eines ganz anderen Anlagecapitals, und der Gesellschaft fehlten die belebenden Elemente, wie sie der Nürnberg-Fürther Bahn in Scharrer und seinen Getreuen geworden waren. So wurde die erste günstige Zeit der Begeisterung nicht gehörig ausgenutzt und bald trat, wie wir schon bei verschiedenen Gelegenheiten gesehen haben, eine Entmuthigung des Privatcapitals für die Eisenbahnunternehmungen ein. Unter dieser hatte auch das Augsburg-Lindauer Project zu leiden, und da es den beiden anderen bayerischen Gesellschaften für die Linien Hof-Nürnberg-Augsburg nicht besser erging, so entschied sich Se. Majestät König Ludwig I. Allerhöchstselbst zur Erbauung der ganzen Linie Hof-Augsburg-Lindau auf Staatskosten. Hierauf löste sich die obige Gesellschaft wieder auf, noch ehe sie vermocht hatte, das erforderliche Anlagecapital aufzubringen. Die Linie Augsburg-Lindau wurde als Theil der Staatsbahnstrecke Hof-Lindau in den Jahren 1847 bis 1853 eröffnet.

Augsburg-Nürnberger Eisenbahn.

Die allgemeinen, hier zur Sprache kommenden Gesichtspunkte sind dieselben wie bei der vorstehend behandelten Augsburg-Lindauer Bahn. Das Augsburg-Nürnberger Project hatte aber den Umstand für sich, dass sich die Ludwigsbahngesellschaft (Nürnberg-Fürth) und das Comité der projectirten und bald darauf wirklich durchgeführten München-Augsburger Eisenbahn wesentlich für dasselbe interessirten, da die in Frage stehende Linie das Verbindungsglied ihrer beiden Bahnen bildete und deshalb ihr Zustandekommen von wesentlicher Bedeutung für sie war. Es constituirte sich denn auch 1836 eine besondere Gesellschaft für Augsburg-Nürnberg, und noch in demselben Jahre erhielt diese die Concession. Die Actienzeichnungen gingen zur Genüge ein, und 1 % des Actiencapitals war bereits eingezahlt worden; indess

machte sich auch bezüglich dieses Unternehmens die baldige Entmuthigung des Privatcapitals für Eisenbahnunternehmungen geltend, so dass die Gesellschaft mit dem ihrigen noch nicht weiter gediehen war, als Se. Majestät König Ludwig I. Allerhöchst sich zur Ausführung der ganzen Linie Hof-Nürnberg-Augsburg-Lindau auf Staatskosten entschloss. Hierauf löste sich 1841 die Gesellschaft wieder auf, die Linie Augsburg-Nürnberg aber wurde als Staatsbahn 1844 49 dem Betriebe übergeben.

Bayerische Ostbahnen.

Während der Westen und Norden des bayerischen Hauptländercomplexes sich verhältnissmässig frühzeitig eines für die lokalen Beziehungen der grösseren Städte untereinander schon 1853 ausgebauten Eisenbahnnetzes erfreute, entbehrte der östlich von der Linie München-Nürnberg-Bamberg-Hof gelegene Theil, die Provinzen Niederbayern und Oberpfalz, noch jeglichen Schienenweges. In der Absicht, nunmehr auch diesem reichgesegneten Landestheil mit den wichtigen Städten Passau, Landshut, Regensburg und Amberg die Vortheile des Eisenbahnverkehrs zuzuwenden, fasste die Regierung den Bau einer Linie München-Regensburg-Nürnberg nebst zwei von derselben an die österreichische Grenze auf Passau im Süden und Furth im Norden abzweigenden Flügelbahnen ins Auge und liess auch die generellen Vorarbeiten zu denselben anfertigen. In der Befürchtung jedoch, dass das Staatsbudget zu sehr belastet werde, überliess sie die Ausführung dieser Bahnen der Privatindustrie, ermunterte jedoch das Privatcapital zur Betheiligung an dem Unternehmen durch Gewährung einer $4^1/_2$ procentigen Zinsgarantie auf die Dauer der ersten 35 Betriebsjahre laut Gesetz vom 19. März 1856. Die hierauf hin unter dem Namen „Königlich privilegirte Actiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen“ gebildete Gesellschaft erhielt unter dem 12. April desselben Jahres die Allerhöchste Concession zum Bau und Betrieb der oben genannten Linien auf 99 Jahre, und hierbei überliess die Regierung die ihrerseits bereits angefertigten Vorarbeiten käuflich der Gesellschaft.

Das Anlagecapital wurde auf 60 000 000 Gulden in Actien à 200 Gulden festgesetzt, und es erfreute sich das allerdings auf die Zinsgarantie gestützte Unternehmen solches Vertrauens, dass überhaupt nur 5 000 000 Gulden zur öffentlichen Subscription kamen, indem 55 000 000 Gulden bereits vorher gezeichnet waren.

Der Länge der projectirten Linien mit rund 450 km und der Höhe des ursprünglichen Anlagecapitals nach war dies Unternehmen in beiden Beziehungen das ursprünglich grösste Privatbahnunternehmen Deutschlands.

Die Bauzeit war in der Concession auf 7 Jahre festgesetzt, doch wurde, obgleich concessionsgemäss der Unterbau von Anfang an durchgehend für zwei Gleise herzustellen war, die 283,7 km lange Hauptbahn München-Regensburg-Nürnberg, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke München-Landshut am 3. November 1858, in ihrer ganzen Ausdehnung 1859, der Flügel Geiselhöring-Passau-Grenze gegen Oesterreich 94,9 km lang 1859/60 und die Schlussstrecke des 73,9 km langen Flügels Schwandorf-Furth-Grenze gegen Böhmen am 15. Oktober 1861 dem Verkehr übergeben, so dass das ganze Bahnnetz mit einer in Erstaunen setzenden Schnelligkeit gebaut worden ist. Was nun die Bedeutung der einzelnen Linien betrifft, so ist die im weiten Halbkreis von München nach Nürnberg führende Hauptbahn für den Verkehr dieser beiden Städte untereinander gegenüber der um rund 70 km kürzeren Staatsbahnlinie München-Augsburg-Nürnberg werthlos, sie sollte vielmehr die reichen Landschaften Niederbayerns und der Oberpfalz in das Eisenbahnnetz ziehen und ihnen die Segnungen einer zeitgemässen schnellen und billigen Verbindung mit den beiden Hauptplätzen des Landes bringen. Die beiden Flügelbahnen aber dienen neben gleicher lokaler Bedeutung dem internationalen Verkehr, und in dieser Beziehung ist besonders Geiselhöring-Passau von höchster Bedeutung. Diese Linie findet auf der Grenze (bei Betriebswechsel in Passau) Anschluss an die gleichzeitig erbaute und 1858/61 eröffnete österreichische Linie Passau-Wien und bildet in Verbindung mit der Hauptbahn ein Mittelglied der grossen Verkehrsstrasse von Wien nach Frankfurt a. M. und dem Rhein. Schwandorf-Furth-Grenze andererseits (mit Betriebswechsel in Furth) fand ebenfalls schon 1862 Fortsetzung in der Böhmischen Westbahnlinie Furth-Prag, und hierdurch wurde der grosse Verkehr aus Böhmen nach München und dem Rhein auf die Linien der Ostbahn gelenkt, doch musste diese den letzteren an die 1871 neu eröffnete Buschtiehrader Bahnlinie Prag-Comotau-Eger abgeben.

Bald nach völliger Fertigstellung des zuerst projectirten Netzes ging die Gesellschaft mit dem Bau einer nicht minder wichtigen Linie vor, es war dies die Bahn von Irrenlohe, Station der Hauptbahn nördlich von Schwandorf, nach Eger, nebst einem Zweig aus dieser nach Bayreuth. Die erstere erbrachte bei gleichzeitiger Ausführung der sächsischen Anschlussstrecke Eger-Plauen

für den bedeutenden Verkehr von Berlin nach München gegen die alte Route über Hof und Nürnberg eine Abkürzung um 90 km, während die Zweiglinie Weiden-Bayreuth allerdings nur mehr lokalen Interessen Rechnung trug. Hierbei ist zu bemerken, dass auch die auf böhmisches Gebiet entfallende Endstrecke der Egerer Linie seitens der Ostbahngesellschaft zur Ausführung kam. Mit Concession von 1862 wurde die Theilstrecke Irrenlohe-Weiden und die Zweigbahn Weiden-Bayreuth zusammen 97,7 km lang bereits 1863 und die Reststrecke Weiden-Eger 59,9 km lang, bei gleichzeitiger Eröffnung der sächsischen Anschlussbahn, 1864/65 dem Verkehr übergeben. Diese beiden Linien konnten noch mit dem Rest des ursprünglichen Anlagecapitals von 15000000 Gulden hergestellt werden, ein Beweis, mit welcher Umsicht und Vorsicht von Anfang an die Gesellschaft gehandelt hat.

Bei der ersten Projectirung des Netzes waren bezüglich der Wahl der Linie zunächst die lokalen Interessen der wichtigeren Städte massgebend gewesen, und es hatten sich hierdurch für den Durchgangsverkehr allerdings nicht unbedeutende Umwege herausgebildet. Diese durch zweckentsprechende Linien abzubauen, wurde die spätere Aufgabe der Gesellschaft, und demgemäss kennzeichnen sich in der Geschichte der Ostbahnen zwei Perioden; die erste, dem Bau der Hauptlinien unter Berücksichtigung der wichtigeren Städte dienend, findet mit Eröffnung der Linie Irrenlohe-Eger in 1865 ihren Abschluss, die zweite ist dem Bau von Abkürzungslinien im Interesse des Durchgangsverkehrs gewidmet.

Die wichtigste solcher Abkürzungslinien ist die directe Linie Nürnberg-Regensburg über Feucht und Neumarkt im Interesse des directen Verkehrs Nürnberg-Passau-Wien zur Abschneidung des weiten Bogens über Schwandorf um circa 39 km und speciell veranlasst durch das Concurrenzproject der österreichischen Kaiser-Franz-Josefbahn Wien-Budweis-Pilsen-Eger. Die bayerische Linie wurde mit Concession von 1869 im Jahre 1870 in Angriff genommen und 100,6 km lang 1871/73 eröffnet.

Eine weitere Abkürzung für denselben Verkehr erbrachte die ebenfalls 1869 concessionirte und 1873 eröffnete 16,2 km lange Linie Sünching-Straubing, durch welche der Winkel bei Geiselhöring abgeschnitten wurde. Straubing ist von Geiselhöring aus die erste Station der alten Strecke in Richtung auf Passau, und Sünching die erste in Richtung auf Nürnberg.

Die Linie München-Nürnberg erhielt eine Abkürzung durch den Bau der gleichfalls 1869 concessionirten Linie von Neufahrn nach Obertraubling bei Regensburg, indem hierdurch der Winkel



der alten Hauptbahn bei Geiselhöring vermieden wurde; diese 31,1 km lange Neubaustrecke ist 1873 dem Verkehr übergeben worden.

Ferner baute die Gesellschaft im lokalen Interesse der betriebsamen Stadt Tirschenreuth und der in der Nähe liegenden Eisensteingruben unter Hergabe des zum Grunderwerb und zu den Erdarbeiten erforderlichen Capitalbetrages in Höhe von 62 000 Gulden seitens der genannten Stadt mit Concession von 1870 eine Vicinalbahn von ihrer Station Wiesau (zwischen Weiden und Eger) östlich nach der genannten Stadt, und es wurde die 11 km lange Strecke 1872 eröffnet.

Hiermit schliessen die seitens der Gesellschaft vor dem Uebergang der Ostbahnen an den Staat im Jahre 1875 dem Betriebe übergebenen Linien; in Bauangriff nahm sie noch zwei, die aber erst unter königl. bayerischer Staatsverwaltung fertig gestellt wurden. Es waren dies: Weiden - Vilseck - Neukirchen, Letzteres Station an der alten Linie Regensburg-Nürnberg, zur Abkürzung des Weges von Nürnberg nach Eger. Dieselbe wurde 1869 concessionirt, 1873 begonnen und 1875, jedoch erst nach Verstaatlichung der Ostbahnen, eröffnet. Die andere von der Gesellschaft noch in Angriff genommene Linie galt der Herstellung eines neuen Anschlusses an das böhmische Bahnnetz in Richtung auf Pilsen. Es war dies die Linie von Mühldorf, Station der gleichzeitig projectirten bayerischen Staatsbahn München-Simbach, über Landau a. Isar, Plattling, Deggendorf bis zur böhmischen Grenze vor Eisenstein in Richtung auf Pilsen. Diese Linie erschliesst den besonders holzreichen östlichsten District des Königreichs Bayern und war als Mittelglied einer Route aus Böhmen und dem nordöstlichen Deutschland nach Tirol und Italien gedacht worden. Der nördlich der Donau gelegene Theil derselben liegt auf dem Bayerischen Waldgebirge und ist deshalb auch unter dem Namen Bayerische Waldbahn bekannt. Zu der südlichen Theilstrecke Mühldorf - Landau erhielt die Gesellschaft bereits 1869 die Concession, die nördliche Theilstrecke dagegen wurde, da es hier der Wahl zwischen zwei Concurrenzprojecten galt, erst 1872 concessionirt. In der Concession dieses nördlichen Theils war die Genehmigung zum Ankauf der bereits 1866 eröffneten selbstständigen Privatbahn Plattling-Deggendorf mit enthalten, welche bereits seit 1. August 1867 im pachtweisen Betriebe der Ostbahn gestanden hatte. Der Kaufvertrag wurde noch seitens der Gesellschaft abgeschlossen, aber erst 1877 bei Eröffnung der Waldbahn jenseits Deggendorf, also nach Verstaatlichung der Ostbahnen, perfect.



Endlich erhielt die Gesellschaft noch 1874 die Concession zum Bau der Strecke Landshut-Landau behufs directer Verbindung der eben behandelten Waldbahn mit ihrer eigenen Linie nach München, indess befand sich diese Linie bei Uebergang des Unternehmens an den Staat noch im Stadium der speciellen Vorarbeiten.

Das zu der Vicinalbahn Wiesau-Tirschenreuth seitens der Gesellschaft erforderliche Anlagecapital konnte gleichfalls noch aus dem letzten Rest des ersten Anlagecapitals von 60000000 Gulden bestritten werden. Das zu den anderen neuen Linien der zweiten Periode war auf rund 47000000 Gulden veranschlagt, und für diese Summe übernahm der bayerische Staat mit Gesetz von 1869 eine ebenfalls $4^1/_2$ procentige Zinsgarantie bis 1904; auch wurde hierbei die Zinsgarantie für das erste Actiencapital bis zu demselben Zeitpunkte ausgedehnt. Von dem für die neuen Linien privilegirten Anlagecapital wurden 20000000 Gulden durch Verausgabung von Actien II. Emission aufgebracht, während der weiter erforderliche Betrag durch allmähliche Ausgabe von $4^1/_2$ procentigen Pr.-Obligationen je nach Bedarf flüssig gemacht werden sollte. Bis zur Verstaatlichung des Unternehmens waren solche im Betrage von 23214100 Gulden zur Ausgabe gelangt.

Die Zinsgarantie brauchte nie in Anspruch genommen zu werden; da jedoch nach den Vereinbarungen über diese der Staat als Gegenleistung für die übernommene Garantiepflicht an dem Reingewinn des Unternehmens bedingungsweise participirte und ihm in Wirklichkeit auch fast alljährlich derartige Superdividenden zugeflossen sind, so mögen die beregten Bestimmungen in Folgendem hier Platz finden. Die etwa erforderlich werdenden Staatszuschüsse sollten einer $2^1/_2$ procentigen Verzinsung und der Rückzahlung aus dem Jahresreinüberschuss des Unternehmens über $4^1/_2$ % unterliegen derart, dass die Hälfte dieser Ueberschüsse über $4^1/_2$ % zur Abtragung der rückständigen Zinsen und der Capitalsschuld zu verwenden wäre, die andere Hälfte aber der Gesellschaft zur Erhöhung der Dividende über $4^1/_2$ % verblieb. Nach völliger Tilgung der etwaigen Staatszuschüsse nebst Zinsen resp., wie es in Wirklichkeit gewesen, wenn solche überhaupt nicht erforderlich geworden, sollte der Staat bei einem Jahresreinüberschuss zwischen $5^1/_5$ und $6^1/_5$ % des begebenen Anlagecapitals $^1/_5$ % des letzteren, bei einem solchen von $6^1/_5$ bis 7 %: $^2/_5$ %, bei über 7 bis 8 %: $^1/_2$ % und bei einem Reinüberschuss über 8 % die Hälfte des Mehrbetrages über 6 % erhalten.

Aus der Concession sei an dieser Stelle gleich noch erwähnt, dass der Staat berechtigt war, nach Ablauf der Garantiezeit die

Bahn käuflich zu erwerben und zwar gegen Zahlung des durchschnittlichen Actienbörsencourses der letzten 10 Jahre, in Minimum aber des gesammten von der Regierung genehmigten Bau- und Einrichtungscapitals, und unter Ueberlassung des Reinertrages aus dem Ablösungsjahr an die Gesellschaft. Mit Ablauf der 99 jährigen Concessionsdauer sollte das Recht zum Betriebe erlöschen, der Gesellschaft aber ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches Eigenthum verbleiben.

Was nun die Entwickelung der Verkehrsverhältnisse betrifft, so war und blieb die Gesellschaft bezüglich des Lokalverkehrs der Provinzen Niederbayern und Oberpfalz ohne Concurrenz, dagegen hatte sie betreffs des Durchgangsverkehrs von Anfang an mit den bayerischen Staatsbahnlinien und später auch mit der Linie Wien-Eger der Buschtiehrader Bahn, sowie rücksichtlich des Gesammtverkehrs auch mit der durch die Donau und den Ludwigscanal vermittelten Schifffahrt zu kämpfen. Die Provinz Niederbayern, besonders deren südöstlicher Theil, bildet mit seinem vorzüglichen Ackerbau die Kornkammer Bayerns, das nördlich der Donau gelegene Bayerische Waldgebirge zeichnet sich durch Holzreichthum und bedeutende Viehzucht aus. Die Provinz Oberpfalz ist weniger fruchtbar, doch ist auch hier in den flachen Gegenden die Viehzucht entwickelt. In Niederbayern wird Graphit und Porzellanerde, in der Oberpfalz Eisenerze und Ocker gewonnen, auch ist hier die Glas- und Hüttenindustrie von hoher Bedeutung. Die Umgegend von Hersbruck, bereits in Unterfranken, aber noch im Gebiet der Ostbahnen, an der alten Hauptlinie gelegen, ist einer der Mittelpunkte des bayerischen Hopfenbaues. Hiernach erscheinen als Haupttransportartikel im Güterverkehr Getreide, Holz und Steine sowie in Einfuhr Kohlen. Der Güterverkehr hat stets die bei Weitem grösste Einnahmequelle der Ostbahnen gebildet, um so mehr, als der Osten Bayerns der relativ am wenigsten bevölkerte Theil des Königreichs ist.

Das Rechnungsjahr umfasste in Anlehnung an das bayerische Etatsjahr zunächst die Zeit vom 1. Oktober des laufenden bis zum 30. September des folgenden Jahres, wurde dann aber vom 1. Januar 1868 ab auf das Kalenderjahr verlegt.

Der Verkehr gestaltete und entwickelte sich von Anfang an so günstig, dass die staatliche Zinsgarantie, wie schon gesagt, nie in Anspruch genommen zu werden brauchte. Die finanziellen Resultate lassen sich am besten aus den zur Vertheilung gekommenen Dividenden erkennen, und es stellten sich dieselben für die einzelnen Jahre, wie folgt:

pro	1861/62	1862/63	1863/64	1864/65	1865/66	1866/67	1868	1869
	5	5	5	$5^3/_4$	6	7	$7^3/_4$	$7^3/_4$ %

pro	1870	1871	1872	1873	1874	
	$7^1/_2$	8	$6^3/_4$	6	$4^1/_2$ %	im Durchschnitt 6,31 %.

Der Rückgang von 1871 zu 1872 war die Folge einer bedeutenden Verringerung der Einnahmen bei gleichzeitig absoluter Vermehrung der Betriebsausgaben, der Rückgang in 1873 dagegen erklärt sich daraus, dass die halbjährlichen Zinsen der Actien II. Emission mit $2^1/_4$ % bereits aus den Betriebseinnahmen zu bestreiten waren, und der in 1874 endlich dadurch, dass die Verzinsung der begebenen Pr.-Obligationen nunmehr gleichfalls aus den Betriebseinnahmen zu erfolgen hatte und die zweite Actienemission ebenfalls voll an der Dividende theilnahm, die neuen Abkürzungslinien aber zunächst keinen Verkehrszuwachs, wohl aber eine Erhöhung der Ausgaben erbrachten. Die Betriebsausgaben hatten sich in den ersten Jahren äusserst günstig gestellt, stiegen in 1870 auf 42,5 %, betrugen 1872 und 1873: 52 %, in 1874 aber 60 % der Bruttoeinnahme, zumeist darum, weil neu eröffnete Strecken in den ersten Jahren stets besonders hohe Ausgaben verursachen.

Im Interesse des Landes und zur Beseitigung der beide Bahncomplexe (das der Staats- und das der Ostbahnen) schädigenden Concurrenz wurde 1874 aus dem Kreise der bayerischen Kammern heraus der käufliche Erwerb der Ostbahnen seitens des Staats beantragt, und es gelangten die darüber gepflogenen Verhandlungen dahin zum Abschluss, dass die ersteren laut Gesetz vom 15. April 1875 mit Rechnung vom 1. Januar am 10. Mai desselben Jahres in das volle Eigenthum des Staates übergingen, worauf sich die Gesellschaft auflöste. Dem Staat fielen hierdurch zu: 769 km im Betrieb stehender Linien, 206 km im Bau begriffener Linien nebst den vorhandenen Betriebsmitteln, an baarem Bestand im Baufonds 9 626 511 Gulden, und an anderen Fonds 3 942 139 Gulden.

Der Staat zahlte für jede Actie I. Emission à 200 Gulden 420 Mk. und für jede Actie II. Emission à 200 Gulden 410 Mk., und zwar die vollen Hundertmarkbeträge in 4 procentigen Staatsobligationen, den überschiessenden Betrag aber baar. Sonach stellte sich der Kaufpreis für den Staat im Ganzen für

60 000 000 Gulden in Actien I. Emission =	120 000 000	Mk.	in 4 proc. Staatsoblig.
und	6 000 000	„	baar, und für
20 000 000 Gulden in Actien II. Emission =	40 000 000	„	in 4 proc. Staatsoblig.
und	1 000 000	„	baar
Summa	167 000 000	Mk.	

Ausserdem übernahm er die bereits begebenen $4^1/_2$ procentigen Pr.-Obligationen im Betrage von 23 249 100 Gulden als Staatseisenbahnschuld mit gleichem Zinsfuss und zunächst unter Beibehaltung der Bestimmungen über die Tilgung jener.

Vorläufig blieben die Ostbahnen als eine besondere Verwaltung in sich unter einer „königlichen Abtheilung für den Betrieb der Ostbahnen“ vereinigt, wurden aber am 1. Januar 1876 völlig mit den alten Staatsbahnen verschmolzen, innerhalb deren Verwaltung sie zu den Oberbahnamtsbezirken Regensburg, Weiden und Nürnberg gehören.

Nachdem seitens der Staatsregierung 1879 behufs Herabminderung des Zinsfusses der Umtausch der $4^1/_2$ procentigen Pr.-Obligationen in 4 procentige Eisenbahnanleihe in Reichswährung angeboten, wurden die nicht umgetauschten Pr.-Obligationen per 31. Dezember 1879 gekündigt, **und es giebt nach deren Umtausch resp. Einlösung keine bayerischen Ostbahn-Papiere mehr.**

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Für den Verkehr zwischen Berlin und Leipzig einerseits und Frankfurt a. M. andererseits war durch Fertigstellung der Main-Weserbahn Cassel-Frankfurt a. M. 1852 eine ununterbrochene Schienenverbindung geschaffen worden, an der die kurfürstlich hessische Regierung in der Main-Weserbahn ab Guntershausen mit 128 km betheiligt war. Um diesen Verkehr auf längere Linie für sich zu gewinnen und gleichzeitig dem südöstlichen Theile ihres Landes eine Eisenbahnverbindung zu geben, beschloss die Regierung 1860 den Bau einer Eisenbahn von Bebra, Station der Hessischen Nordbahn, über Fulda nach Hanau auf Staatskosten, wodurch sich der kurfürstlich hessische Antheil an dem in Rede stehenden Verkehr auf 143,6 km erhöhte, während die Gesammtstrecke um 72 km gekürzt wurde. Zur Ausführung dieser 143,6 km langen Bahn, deren Anlagecapital auf 35 289 000 Mk. veranschlagt war, nahm die Regierung nach Zubilligung des Landtages von 1863 eine 4procentige Anleihe von 30 000 000 Mk. auf und begann den Bau in demselben Jahr, doch wurde bis zur Einverleibung des Kurfürstenthums seitens des Königreichs Preussen 1866 nur die 13,4 km lange Theilstrecke Bebra-Hersfeld am 22. Januar 1866 eröffnet, die ganze Bahn aber erst als preussische Staatsbahn 1868 fertiggestellt. Dieselbe wurde zunächst bei Uebernahme zusammen mit der vom

preussischen Staat verwalteten Hessischen Nordbahn Gerstungen-Bebra-Cassel-Carlshafen der königlichen Direction in Cassel unterstellt, deren Sitz per 1. April 1874 nach Frankfurt a. M. verlegt wurde. Das Weitere über diese Bahn ist unter den preussischen Staatsbahnen behandelt, doch möge hier noch gesagt sein, dass der mehrerwähnte Durchgangsverkehr sich zu hoher Blüthe entwickelte, während der Lokalverkehr gering blieb.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die 1844 mit der nur 57,7 km langen Strecke Dortmund-Elberfeld gegründete Bergisch-Märkische Eisenbahn hatte sich durch Erwerb angrenzender, vorher selbstständig gewesener Eisenbahnunternehmungen, und zwar der Düsseldorf-Elberfelder, der Prinz-Wilhelmsbahn, der Aachen-Düsseldorfer, der Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher, der Preussisch-Niederländischen Verbindungsbahn und der Hessischen Nordbahn, sowie durch umfangreiche Neubauten ihrerseits zum zweitgrössten Eisenbahnprivatunternehmen Preussens und Deutschlands in einer Gesammteigenthumslänge von 1379 km entwickelt.

Hierzu kamen noch die Pachtstrecken von der ehemaligen preussisch-kurhessischen Grenze bei Haueda bis Warburg 4,11 km, von der preussisch-holländischen Grenze bei Kaldenkirchen bis Venlo 2,97 km; von Bismark bis Winterswyk 57,64 km und von Bocholt nach Winterswyk 17,7 km lang. Die Linien des Unternehmens reichten sonach von Aachen, Bleyberg, Dalheim und Venlo bis Hamm, Holzminden, Gerstungen, Siegen und Deutz und vermittelten somit den Verkehr zwischen den preussischen Rheinlanden und Belgien sowie Holland und zwischen diesen Ländern und Berlin, wie sie auch das Kohlenrevier der Ruhr, das der Worm bei Aachen und das erzereiche Sieggebiet beherrschten.

Noch ehe Stephenson seine Locomotive derartig vervollkommnet hatte, dass sie als die fortbewegende Kraft auch für andere als nur Bergwerksbahnen anwendbar schien, zu einer Zeit also, wo man zunächst noch den Betrieb der Eisenbahnen mit Pferden im Auge hatte, war bereits von Elberfeld und Barmen im Interesse ihrer Industrie die Anlage einer Eisenbahn aus dem Ruhrkohlenrevier nach diesen Städten angestrebt worden; die darauf bezüglichen Anträge an die Behörden scheiterten aber aus Gründen, welche wir auf Seite 102 des Buches näher erörtert haben. Der zweite Anlauf zur Herstellung einer derartigen Eisenbahnverbindung

wurde im Jahre 1835 genommen; er bezog sich auf das Project Elberfeld-Witten a. d. Ruhr, auch hatte sich hierzu schon eine Gesellschaft gebildet, dieselbe musste sich aber unverrichteter Sache wieder auflösen.

Die neue Gesellschaft, der es vergönnt war, das Unternehmen zu gründen und zu seiner hohen Machtentfaltung zu bringen, bildete sich 1843 unter obigem Namen mit Sitz in Elberfeld behufs Erbauung einer Bahn von Elberfeld über Hagen und Witten nach Dortmund, welche zunächst das Ruhrkohlengebiet südlich flankirt und dann dasselbe unter einem rechten Winkel von Süden nach Norden durchbricht. Zufolge Concession vom 12. Juli 1844 begann der Bau noch in demselben Jahre, und es wurde die erste Theilstrecke Elberfeld-Schwelm am 9. Oktober 1847, die ganze 57,7 km lange Bahn aber am 20. Dezember 1848 eröffnet, auf der Strecke Schwelm-Dortmund der Personenverkehr jedoch erst am 9. März 1849 eingeführt.

Das Grundcapital war auf 12 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit zunächst 4 % Bauzinsen festgesetzt und emittirt worden. Hiervon hatte der preussische Staat in Anbetracht der hohen Wichtigkeit des Unternehmens bezüglich der Erschliessung und Hebung der reichen Kohlenlager des Ruhrgebiets 3 000 000 Mk. übernommen und dabei auf Dividenden seinerseits verzichtet, wenn aus dem Reinertrage des laufenden Jahres auf die Privatactien pro rata der Beträge nicht mehr als 3½ % Dividende entfallen sollten. Dieser Verzicht sollte indess aufhören, wenn nach Ablauf der ersten zehn Betriebsjahre fünf Jahre hintereinander der Reinertrag mindestens 4 % für das gesammte Actiencapital ergeben hätte. Dieser Verzicht musste den Reinerträgen gemäss bis incl. 1857 alljährlich eintreten, wurde dann aber hinfällig, da bis 1871, also 15 Jahre hindurch, stets Dividenden über 3½ bis 9 % erzielt wurden. Zur völligen Fertigstellung und besseren Ausrüstung der Stammstrecke sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel wurden mit Privileg von 1848, 1849, 1850 und 1855 5procentige, später aber auf 4½ % convertirte Anleihen im Gesammtbetrage von 10 200 000 Mk. aufgenommen. Hiermit stellte sich das Anlagecapital für diese erste Linie auf 22 200 000 Mk., mithin für 1 km auf 384 748 Mk. 1850 übernahm der preussische Staat auf Antrag der Gesellschaft für die Dauer von zunächst zehn Jahren, dann aber fortdauernd Verwaltung und Betrieb der Bahn à conto der Gesellschaft und gab derselben eine besondere königliche Direction mit Sitz in Elberfeld.

Trotz der hohen Bestimmung der Bahn, trotz der Ergiebigkeit der Kohlenwerke und der reich entwickelten Industrie ihrer

drei Hauptstationen Elberfeld, Barmen und Dortmund, und obgleich sie von Anfang an in Dortmund an die Köln-Mindener und in Elberfeld an die Düsseldorf-Elberfelder Bahn Anschluss gehabt hatte, war die Rentabilität in den ersten Jahren doch eine sehr geringe. Deshalb richtete sich das Bestreben der Gesellschaft darauf, die reichen Transporte auf längere Linien für sich zu gewinnen, und sie baute hinfort zu diesem Zweck neue Strecken selbst, resp. erwarb bereits bestehende Eisenbahnunternehmungen für sich. Ihrerseits baute sie mit Concession von 1853 die Strecke Dortmund-Soest mit Anschluss an die Westfälische Eisenbahn, 53,9 km lang, 1855 eröffnet, mit Concession von 1856 die Ruhr-Siegbahn von Station Herdecke ihrer Stammstrecke nach Siegen zur wechselseitigen Abfuhr der Kohlen in das an Erzen und Hüttenwerken reiche Siegrevier und der dortigen Erzeugnisse nach Norden, 106,2 km lang, 1859/61 eröffnet, mit Concession von 1858 von Dortmund über Bochum-Essen-Mülheim a. Ruhr — in Gabel nach Duisburg und Oberhausen, mit Zweigen nach Witten, nach Laer und nach Dahlhausen zur Erschliessung des mittleren und westlichen Theils des Kohlenreviers und zum Anschluss nach dem Rhein und Holland, 68,1 km lang, 1860/63 eröffnet und 1867 um weitere 4,4 km von Duisburg bis an das Rheinufer bei Hochfeld vorgetrieben. Sie baute ferner mit Concession von 1861 eine Zweigbahn aus der Ruhr-Siegbahn nach der industriereichen und Bergbau auf Galmei, Blei und Schwefelkies betreibenden Stadt Iserlohn, 5,5 km lang, 1864 eröffnet, mit Concession von 1862 Hengstei-Holzwickede zur Verbindung der Ruhr-Siegbahn mit der Linie Dortmund-Soest behufs Abschneidung des Winkels bei Dortmund für die Transporte nach Nordosten, 17,5 km lang, 1867 eröffnet. Zu diesem letzteren Bau wurde die Gesellschaft durch das Auftauchen eines Concurrenzprojectes Hagen-Soest, sowie durch die Absicht veranlasst, in Gemeinschaft mit der braunschweigischen Bahn durch Bau von Abkürzungslinien eine der nördlichen Route über Braunschweig-Hannover-Minden concurrenzfähige Route für den Verkehr von Berlin und Leipzig nach Köln herzustellen.

Weiterhin baute sie mit Concession von 1863 von Unna, Station ihrer Dortmund-Soester Linie, nach dem an Industrie und Gewerbe reichen Hamm, 18,4 km lang, 1866 eröffnet, mit Concession von demselben Jahre von Haan, Station der inzwischen erworbenen Düsseldorf-Elberfelder Bahn, nach Deutz (um die rheinische Metropole Köln in ihr Netz zu ziehen und zur weiteren Abkürzung der schon oben erwähnten zu schaffenden Berliner Concurrenzroute), 32,5 km lang, 1867/71 eröffnet, und aus dieser Strecke heraus mit

Concession von 1864 eine Zweigbahn nach dem bekannten Solingen, 5,6 km lang, 1867 eröffnet, sowie desgleichen mit Concession von 1867 über Bergisch-Gladbach nach Bensberg, zur Erschliessung der Bleibergwerke und Kalksteinbrüche daselbst, 13,6 km lang, 1868/70 eröffnet.

Desgleichen baute sie mit Concession von 1864 aus der Linie Dortmund-Duisburg heraus eine Zweigbahn nach dem Rheinhafen Ruhrort, von wo mittelst Dampftrajects Verbindung mit den linksrheinischen Linien bereits bestand, 11,3 km lang, 1867 eröffnet, mit Concession von 1865 von Rittershausen bei Barmen über Lennep nach Remscheid, Letzteres Hauptfabrikationsort Deutschlands für Kleineisenzeug, 17,5 km lang, 1868 eröffnet, mit Concession von 1866 die eigentliche Ruhrthalbahn von Mülheim a. Ruhr über Kettwig-Kupferdreh-Dahlhausen-Hattingen-Herdecke — unter Benutzung der schon vorhandenen Strecke Kupferdreh-Ueberruhr (Theil der früheren Prinz-Wilhelmsbahn) — mit Zweigen von Kettwig nach Düsseldorf, von Mülheim nach Styrum und von Dahlhausen nach Laer; ferner die Bahn von Schwerte an der Strecke Hengstei-Holzwickede über Arnsberg nach Warburg resp. Cassel mit Zweig nach Menden; diese 246,1 km langen Neubaustrecken wurden 1869/76 eröffnet. Nach Cassel baute die Gesellschaft nicht selbst, dagegen nahm sie für ihre Rechnung die Hessische Nordbahn 1868 in Verwaltung und Betrieb und gewann hiermit die Linie Warburg-Cassel, wovon Warburg-Grenze Eigenthum der Westfälischen Staatsbahn war, aber schon von jeher in Verwaltung und Betrieb der Hessischen Norbbahn stand. Die Ruhrthalbahn durchzieht das Kohlenrevier in seiner ganzen Länge, und durch den Bau nach Warburg schaffte sich die Gesellschaft einen eigenen langen Abfuhrweg aus diesem nach Osten.

Weiter baute die Gesellschaft mit Concession von 1867 von Düsseldorf nach Neuss, Station der inzwischen erworbenen Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn, mit fester Rheinbrücke, der einzigen des Bergisch-Märkischen Unternehmens, 7,6 km lang, 1870 eröffnet, mit Concession von 1868 und 1870 von München-Gladbach nach Jülich und von dort in Gabel nach Stolberg bei Aachen und nach Düren (Beides Stationen der Linie Aachen-Köln der Rheinischen Eisenbahn mit bedeutender Industrie und Stolberg speciell mit Bergbau auf Steinkohlen, Blei, Galmei und Silber) 74,8 km lang 1870/73 eröffnet, mit Concession von 1869 und 1877 eine Bahn durch das industriereiche Volmethal, eröffnet von Hagen bis Brügge 1871/74 und weiter bis Lüdenscheidt 1880 in einer Gesammtlänge von 30,3 km, mit Concession von 1870 von Aachen an die belgische Grenze bei Bley-

berg zum directen Anschluss an das belgische Bahnnetz 5,1 km lang 1872 eröffnet, mit Concession von 1870 eine Zweigbahn aus der Ruhr-Siegbahn speciell zur Belebung der Hütteniudustrie im Kreise Olpe von Finnentrop über Olpe nach Rothemühle, bis Olpe 1874/75, bis Rothemühle 1880 eröffnet, zusammen 33 km lang, mit Concession von 1870 von Lennep an der Linie Rittershausen-Remscheid nach Wipperfürth (mit zahlreichen Fabriken), 17,4 km lang 1876 eröffnet, und aus dieser heraus mit Concession von 1872 von Born nach Opladen an der Linie Haan-Deutz über das industrie- und fabrikreiche Burscheid, 24 km lang 1876/81 eröffnet.

Fernerhin baute die Gesellschaft mit Concession von 1870 von Hagen durch das gleichfalls industrie- und fabrikreiche Enneppethal, parallel mit der Stammstrecke bis Gevelsberg-Haufe 9,3 km lang 1876 eröffnet. Der Weiterbau bis Vörde (die alte Strecke schneidend) wurde erst nach Verstaatlichung der Bahn 1882 beendet.

Mit Concession von 1871 baute die Gesellschaft von Oberhausen durch das den nördlichen Theil des Ruhrkohlenreviers bildende Emscherthal über Katernberg nach Herne, von wo bereits seit 1868/70 eine 7,5 km lange Privatzechenbahn südlich nach Bochum führte, die sie hierbei käuflich erwarb, und von Katernberg eine Zweigbahn südlich nach Essen, zusammen 39,2 km lang 1874/80 eröffnet, mit Concession von 1872 eine neue Linie von Essen nach Bochum mit Umgehung des Bahnhofes Steele behufs Entlastung dieses, 15 km lang 1874 eröffnet, und mit gleicher Concession von Essen nach Werden an der eigentlichen Ruhrthalbahn, 8,9 km lang 1877 eröffnet, desgleichen mit Concession von 1872 von Scherfede nach Holzminden zum directen Anschluss an die braunschweigischen Bahnen für den Berlin-Köln-Aachener Verkehr, 49,4 km lang 1876 eröffnet, und endlich mit Concession von 1874 von Rheydt bei M.-Gladbach an die holländische Grenze hinter Dalheim zum Anschluss nach Antwerpen, 20,5 km lang 1879 eröffnet, wozu noch zahlreiche Anschluss- und Industriegleise kommen. An vorher selbstständig gewesenen Eisenbahnunternehmungen erwarb die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft folgende:

1. die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn in der gleichnamigen Linie, 29,1 km lang, per 1. Januar 1857 unter Zahlung von fünf Bergisch-Märkischen St.-Actien à 300 Mk. (= 1500 Mk.) für je drei Düsseldorf-Elberfelder St.-Actien à 300 Mk. (= 900 Mk.), im Ganzen 5 139 000 Mk. für 3 083 400 Mk., resp. bei verlangter Baarzahlung für 1 Actie à 300 Mk. 435 Mk. baar, sowie unter Uebernahme der Pr.-Obligationen mit ursprünglich 4 200 000 Mk.

2. Die 31,4 km lange Prinz-Wilhelmsbahn von Steele a. Ruhr nach Station Vohwinkel der Düsseldorf-Elberfelder Bahn per 1. Januar 1863 gegen Zahlung von 3 Bergisch-Märkischen St.-Actien à 300 Mk. (= 900 Mk.) für 5 Prinz-Wilhelmsbahn-St.-Actien à 300 Mk. (= 1500 Mk.) im Ganzen 2 340 000 Mk. für 3 900 000 Mk. resp. bei verlangter Baarzahlung 120 Mk. pro Actie à 300 Mk. sowie unter Umtausch der Pr.-Obligationen in solche der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft zu gleichem Nennwerth und gleichem Zinsfuss.
3. Die Aachen-Düsseldorfer Bahn in der 86 km langen Linie Aachen-Obercassel, per 1. Januar 1866 unter Einlösung der St.-Actien im Betrage von 12 000 000 Mk. zum Nennwerth und Uebernahme der Pr.-Obligationen von ursprünglich 11 850 000 Mk. Dem preussischen Staat gegenüber, von dem sie selbst die Bahn erst gekauft hatte, übernahm sie die Verpflichtung zur bedingten Rückzahlung der von diesem an die Aachen-Düsseldorfer Bahn s. Z. geleisteten Zinszuschüsse mit 2 994 560 Mk. unter Verwendung des vierten Theils vom Reinüberschuss über 6½ % der Bergisch-Märkischen St.-Actien. Von dieser Bahn war die Anfangsstrecke Aachen-Richterich-Kohlscheidt und die Kohlenzweigbahn Kohlscheidt-Kämpchen gemeinschaftliches Eigenthum mit der Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft. Auf der Strecke Richterich-Kohlscheidt-Kämpchen übernahm aber von 1868 ab die Bergisch-Märkische Eisenbahn den alleinigen Betrieb gegen zunächst 50 % der Bruttoeinnahme aus dieser Strecke, und von 1872 ab gegen ein jährliches Fixum von 42 000 Mk. Selbstredend behielt die Bahn auch den Mitbetrieb auf der Strecke Richterich-Aachen.
4. Die Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn in der 42,2 km langen Linie von München-Gladbach nach Homberg (gegenüber Ruhrort) per 1. Januar 1866 unter Einlösung der St.-Actien im Betrage von 4 500 000 Mk. zum Nennwerth und Uebernahme der Anleihen von ursprünglich 6 036 000 Mk. Auch bei dieser übernahm sie wie bei der Aachen-Düsseldorfer Bahn die Verpflichtung zur bedingten Rückzahlung der geleisteten Zinszuschüsse von 718 096 Mk. an den preussischen Staat.
5. Die Preussisch-Niederländische Verbindungsbahn in der 19,2 km langen Linie Viersen-Grenze gegen Venlo, mit Betriebswechsel in Venlo, für 3 402 000 Mk. baar, 1866 bei deren Eröffnung.
6. die Hessische Nordbahn (früher Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn) in der 146,3 km langen Strecke von Gerstungen über Cassel bis an die westfälische Grenze gegen Warburg

(mit Betriebswechsel in Warburg) mit Zweig nach Carlshafen. Hierbei übernahm sie per 1. Januar 1868 indess nur Verwaltung und Betrieb der Bahn gegen eine feste Rente von 5% der St.-Actien im Betrage von 24000000 Mk., resp. Umtausch dieser in 5 procentige Berg.-Märk. Nordbahnprioritäten. Die Anleihen der alten Gesellschaft übernahm sie nicht.

Bei allen diesen Bahnen ist der von der Berg.-Märk. Gesellschaft gezahlte Kaufpreis gegenüber den bisherigen Erträgen derselben ein verhältnissmässig hoher, doch bedurfte dieselbe dieser Linien zur Entwickelung ihres eigenen Netzes in der von ihr beabsichtigten Weise, und andererseits wurden dieselben im Besitze der Berg.-Märk. Eisenbahn bei Weitem ertragsfähiger. Fernerhin übernahm sie noch pachtweise die der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahngesellschaft gehörenden Linien von Winterswyck in Holland bis Bismark bei Herne in Westfalen und von Winterswyck bis Bocholt, ab Eröffnung 1880. Finanziell betheiligte sich die Gesellschaft noch an dem braunschweigischen Eisenbahnunternehmen, indem sie bei Gründung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, welche durch Kauf Eigenthümerin der braunschweigischen Staatsbahnen wurde, die Hälfte von deren Actien mit 18000000 Mk. übernahm, während die andere Hälfte von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft übernommen wurde. Sie wurden hierzu veranlasst, um der Concurrenz der 1871 zu eröffnenden Lehrter Bahn für den Berlin-rheinischen Verkehr begegnen zu können. Das St. Gotthardbahnunternehmen subventionirte sie mit 800000 Mk. Nachrichtlich sei hier noch erwähnt, dass die Gesellschaft 1866 den Ankauf der Preussisch-Westfälischen Staatsbahn beschloss, doch genehmigte der preussische Landtag den Verkauf der Bahn nicht.

Durch die vorstehend einzeln aufgeführten selbstgebauten Linien, die durch Kauf erworbenen Bahnen, sowie die ausserdem bei Herne, Düsseldorf, Dortmund und Cabel (Station der Ruhr-Siegbahn) hergestellten Verbindungsbahnen und Curven und die zahlreichen Anschlussgleise zu den Kohlengruben und industriellen Etablissements erlangte das Bergisch-Märkische Bahnnetz eine Eigenthumslänge von 1379 km.

Zu diesen Neubauten, zum Umtausch, resp. zu baarer Einlösung der Pr.-Actien der durch Kauf erworbenen Eisenbahnen zur Einlösung auch der Pr.-Obligationen der Prinz-Wilhelmsbahn, zur Beschaffung der erforderlichen Betriebsmittel und zu den durch das Wachsen des Verkehrs bedingten Erweiterungsbauten, zum Ankauf der braunschweigischen Eisenbahnactien und zur Subventionirung

des St. Gotthardbahnunternehmens emittirte die Gesellschaft ausser dem bereits Eingangs angegebenen Grundcapital von 12000000 Mk. in den Jahren 1850 bis 1872 weitere St.-Actien im Betrage von 198000000 Mk. Von diesen waren die für Dortmund-Soest 1850 ausgegebenen 1500000 Mk. ursprünglich von den alten St.-Actien verschieden und deshalb mit Lit. B bezeichnet, dieselben sollten nur eine Maximaldividende von 4% erhalten und der weitere Reinüberschuss aus dieser einzelnen Strecke zur Hälfte zur Amortisation dieser St.-Actien B, die andere Hälfte aber unter sämmtliche St.-Actien gleichmässig vertheilt werden. Indess wurden auch diese Actien, welche pro 1857: $3\frac{1}{2}$% und ab da stets die Maximaldividende von 4% erhalten hatten, 1862 in den ursprünglichen St.-Actien gleichberechtigte umgetauscht, und ab da gab es nur eine Sorte völlig gleichberechtigter St.-Actien.

Das gesammte Actiencapital stellte sich somit auf 210000000 Mk. An neuen Anleihen nahm die Gesellschaft 353229100 Mk. mit Zinsfuss von 5, $4\frac{1}{2}$, 4 und $3\frac{1}{2}$% auf, doch wurden die 5 procentigen noch unter der Privatverwaltung in $4\frac{1}{2}$ procentige convertirt. Für die für die Ruhr-Siegbahn 1856 und 1862 aufgenommenen $3\frac{1}{2}$ procentigen Anleihen im Betrage von 54000000 Mk. hatte der preussische Staat eine $3\frac{1}{4}$ procentige Zinsgarantie übernommen, wogegen die Gesellschaft ihrerseits für $\frac{1}{4}$% verpflichtet blieb. Von dem etwaigen Reinüberschuss aus der in besonderer Rechnung betriebenen Ruhr-Siegbahn über $3\frac{1}{2}$% plus der erforderlichen Amortisationsquote dieser Anleihen sollten zunächst frühere Zinszuschüsse an die Stammbahn zurückgezahlt werden, und von dem weiteren der dritte Theil dem Staat als Superdividende zufallen, der Rest aber der Gesellschaft verbleiben. Ausserdem war den für die Zweigbahn Finnentrop-Rothemühle ausgegebenen Pr.-Obligationen III. Serie Lit. C im Betrage von 18245100 Mk. eine bedingte, auf die Ruhr-Siegbahn mit übertragene staatliche Zinsgarantie zugebilligt worden.

Die Gesammtsumme der begebenen Bergisch-Märkischen Eisenbahnanleihen stellte sich auf 363429100 Mk. — Zu diesen traten indess noch die der angekauften Bahnen exclusive der sofort eingelösten resp. umgetauschten Prinz-Wilhelmsbahn-Obligationen und zwar von der

Düsseldorf-Elberfelder Bahn mit ursprünglich . .	4200000 Mk.
Aachen-Düsseldorfer Bahn „ „ . .	11850000 „
Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Bahn mit ursprünglich	6036000 „
Latus	22086000 Mk.

Transport 22086000 Mk.

Hessische Nordbahn mit ursprünglich . . . . 9783000 „
welch letztere sie jedoch nicht als Selbstschuldner übernommen hat.

Summa 31869000 Mk.

Im Ganzen betrugen somit die begebenen Anleihen 395298100 Mk., während die privilegirte Summe sich auf 422225600 Mk. stellte. Hiervon waren jedoch 27730000 Mk. unbegeben geblieben; andererseits sind in der als begeben aufgeführten Summe 802500 Mk. enthalten, die theils bei der Hauptstaatskasse als Pfand aus dem Hessischen Nordbahnunternehmen, theils im Reservefonds dieser letzteren deponirt waren.

Das in dem Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmen angelegte Gesellschaftscapital stellte sich daher unter sachgemässer Abrechnung der übernommenen Braunschweigischen Actien und der St. Gotthardbahnsubvention mit zusammen 18800000 Mk. auf 586498100 Mk., mithin bei einer Eigenthumslänge von 1379 km für 1 km auf 425307 Mk. Demnach ist sie die theuerste Bahn Deutschlands, einerseits in Folge der hohen Baukosten selbst, da die meisten Linien im Gebirgsland liegen, und andererseits wegen des dem grossartigen Verkehr entsprechenden zahlreichen Wagen- und Locomotivparks mit einem Stande am Schluss des Jahres 1881 von 783 Locomotiven, 642 Personenwagen und 21031 Lastwagen.

An Subventionen hatte die Gesellschaft vom preussischen Staat, von Kreisen und Städten im Ganzen 4946587 Mk. erhalten, darunter speciell zum Bau der Volmethalbahn (Hagen-Lüdenscheid) die dem Staat verfallene Caution der ehemaligen Köln-Soester Gesellschaft im Betrage von ursprünglich 1500000 Mk. plus der aufgelaufenen Zinsen, jedoch abzüglich einer Summe von 120000 Mk.

Die Ausdehnung des Verkehrs ist bereits vorstehend erörtert, die Hauptseite desselben bildete stets der Güterverkehr, und hiervon wieder die Steinkohlentransporte, welche durchschnittlich 40% der Gesammteinnahme erbrachten. In all ihren Verkehrsrelationen, besonders auch bezüglich des Ruhrkohlengebiets, in welchem ihr allerdings die erste Stelle verblieb, hatte sie mit der Concurrenz der gleich leistungsfähigen Rheinischen und Köln-Mindener Eisenbahnunternehmungen, und bezüglich des Verkehrs aus dem Sieggebiet mit der des letzteren zu kämpfen, so dass sie deswegen, wie auch besonders wegen der hohen Belastung ihres Unternehmens nicht die Rentabilität erreichte, wie man nach dem von ihr beherrschten Verkehrsgebiet und ihrem thatsächlich grossartigen Verkehr, numerisch dem bedeutendsten sämmtlicher deutschen Privatbahnen, hätte erwarten können.

Dieselbe wird ersichtlich aus den den St.-Actien gezahlten Dividenden, welche sich wie folgt stellten:

pro	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856
	0	0	1	1½	2	2½	3	3⅓ %
pro	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864
	3½	4	4½	5⅓	6½	6½	6½	7½ %
pro	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872
	9	8	7½	8	8½	8	7½	6 %
pro	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880
	3	3	4	3¼	3⅓	4	4¼	5⅙ %
pro	1881	im Durchschnitt 4,7 %.						
	4⅘ %							

Der rapide Rückgang von 1872 zu 1873 erklärt sich aus der bedeutenden Vermehrung des Anlagecapitals in 1872/73 um 150 000 000 Mk.

Die Ruhr-Siegbahn erforderte in den Jahren 1862/64, 1866 und 1867, 1878 und 1879 staatlichen Zinszuschuss und zwar im Ganzen 2 042 406 Mk., wovon jedoch bis 1881: 367 500 Mk. zurückerstattet werden konnten, wie die Gesellschaft auch auf die früheren Staatszuschüsse für die Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefelder Bahn zusammen 2 037 309 Mk. zurückzahlen konnte.

Nachdem der preussische Staat das Rheinische und Köln-Mindener Eisenbahnunternehmen im Jahre 1880 für sich erworben hatte, konnte derselbe auf vollständig legalem Wege das Bergisch-Märkische Unternehmen lahm legen. Deshalb trat die Gesellschaft ihrerseits mit dem Staat wegen Verkaufs der Bahn in Unterhandlungen, und dieselben führten dahin zum Abschluss, dass die Verwaltung der Bahn laut Gesetz vom 28. März 1882 ab 1. Januar desselben Jahres für Rechnung des preussischen Staats erfolgte. Am 1. Januar 1886 aber ging das ganze Unternehmen bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft in das volle Eigenthum des Staates über. Derselbe hatte von 1882 ab den St.-Actien zunächst 5 % feste Rente gegeben und dann beim Umtausch derselben für 4 Actien à 300 Mk. (= 1200 Mk.) 1500 Mk. in 4procentigen Consols gezahlt.

Der Kaufpreis stellte sich demnach für 210 000 000 Mk. Actien auf 262 500 000 Mk. in 4procentigen Consols, wozu noch die Anleihen mit umlaufend 371 347 462 Mk. kamen, während an Fonds dem Staat 24 100 470 Mk. zufielen.

Uebrigens standen bei Verstaatlichung noch eine grössere Anzahl Neubauconcessionen offen, welche wir oben, als durch die Gesellschaft nicht erledigt, absichtlich unerwähnt gelassen haben. Da

dieselben von der Gesellschaft mehr aus Concurrenzrücksichten als im öffentlichen Interesse geplant worden waren, so liess der Staat den grössten Theil derselben unausgeführt.

Ausser der bereits oben erwähnten Strecke Haufe-Vörde waren von der Gesellschaft noch Menden-Hemer und Homberg-Mörs in Bauangriff genommen worden, doch wurden dieselben erst nach Uebergang des Unternehmens in den Besitz des Staates eröffnet.

Bei dem Uebergang der Bahn in den Besitz des Staates betrug bei sämmtlichen Anleihen mit Ausnahme der III. Serie der Zinsfuss $4^1/_2$ %. Von diesen kündigte der Staat die VI. Serie von 1866 per 2. Januar 1886 zur baaren Einlösung, bei allen anderen $4^1/_2$ procentigen Anleihen dagegen wurde der Zinsfuss per 1. Januar 1886 auf 4 % herabgesetzt, resp. diejenigen Stücke, deren Besitzer hiergegen Widerspruch erhoben, auf den gleichen Termin zur Rückzahlung gekündigt. Somit gab es von Januar 1886 ab nur noch 4- und $3^1/_2$ procentige Bergisch-Märkische Pr.-Obligationen. Inzwischen sind die ersteren sämmtlich bereits in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht oder wenigstens das Umtauschverfahren eingeleitet, die hierzu aber nicht angemeldeten resp. nicht abgestempelten Stücke zur baaren Einlösung gekündigt. Bei der I. Serie von 1848 und 1849, der II. Serie von 1850 und 1855 und der IV. Serie von 1860 und 1862 hat der Umtausch bereits im Jahre 1887 stattgefunden resp. sind die hierzu nicht angemeldeten Obligationen per 2. Januar resp. 1. Juli 1887 zur baaren Einlösung gekündigt worden. Bei der IX. Serie von 1876 hat der Umtausch am 1. Januar 1890 begonnen und sind die hierzu nicht abgestempelten Stücke per 2. Januar 1890 zur baaren Einlösung gekündigt. Bei der V. Serie von 1863 und 1864, bei der VII. Serie von 1870, bei der VIII. Serie von 1873 und bei den „Bergisch-Märkischen Nordbahn-Prioritäten“ von 1860 beginnt der Umtausch der hierzu abgestempelten Stücke am 1. Juli 1890, während die nicht abgestempelten Obligationen per 1. Juli 1890 zur baaren Einlösung gekündigt sind. Ausserdem gehören noch die Dortmund-Soester Pr.-Obligationen hierher, welche von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft zum Bau der gleichnamigen Strecke unter diesem besonderen Namen begeben worden waren. Dieselben zerfielen in I. Serie von 1853 zu 4 % und in II. Serie von 1857 zu $4^1/_2$ %, per 1. Januar 1886 aber auf 4 % convertirt; beide sind gleichfalls bereits in 1887 in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht, resp. per 2. Januar 1887 zur Rückzahlung gekündigt.

Somit bleiben von den Bergisch-Märkischen Pr.-Obligationen nur noch die $3^1/_2$ procentigen in Umlauf. Es sind dies die drei

zum Bau der Ruhr-Siegbahn und deren Zweigbahn Finnentrop-Olpe-Rothe Mühle aufgenommenen Anleihen und zwar:

III. Serie Lit. A von 1856 in Stücken zu 300 Mk.,

III. Serie Lit. B von 1862 in Stücken zu 3000, 1500, 600 und 300 Mk. und

III. Serie Lit. C von 1870 und 1879 in Stücken zu 300 Mk.

Für alle drei gleichmässig sind: Zinstermine 2. Januar und 1. Juli; Amortisation jährlich mit $^1/_2$ $^0/_0$ plus Zinszuwachs. Verloosung im Juli auf 2. Januar. Verjährung der nicht abgehobenen Zinsen nach 4 Jahren und der ausgeloosten, zur Einlösung nicht präsentirten Stücke nach 11 Jahren. Ult. 1888 waren von Lit. A und B zusammen noch 48 061 800 Mk. und von Lit. C 17 557 500 Mk. in Umlauf. Bei allen dreien betrug der Cours am 31. Dezember 1889 an der Berliner Börse 101,50 $^0/_0$.

Die seitens der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft s. Z. selbstschuldnerisch übernommenen Anleihen der von ihr käuflich erworbenen anderen Eisenbahnunternehmen (Düsseldorf-Elberfeld, Aachen-Düsseldorf, Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbach, Hessische Nordbahn) sind bei diesen selbst näher behandelt.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Im Jahre 1836 bildete sich in Berlin ein Comité zwecks Anstrebung einer Bahn von Berlin resp. Potsdam — die Linie Berlin-Potsdam war bereits projectirt — nach Riesa zum Anschluss an die schon im Bau begriffene Leipzig-Dresdener Bahn, behufs Verbindung Berlins mit Leipzig und Dresden. Dasselbe erhielt auch die Genehmigung zur Bildung einer Actiengesellschaft, doch verweigerte schliesslich die Regierung die Concession zu der beabsichtigten Linie, weil sie zunächst die Hauptorte Preussens unter sich in Schienenverbindung gebracht haben wollte. In Folge dessen entschloss sich die Gesellschaft zum Bau einer Bahn von Berlin nach Köthen zur Anlehnung an die im Bau befindliche Magdeburg-Leipziger Bahn, und so wurde der Absicht der preussischen Regierung Genüge geleistet, als dadurch Magdeburg und Halle in Eisenbahnverbindung mit Berlin kamen. Die von der Gesellschaft ursprünglich beabsichtigte Verbindung Berlin-Dresden-Leipzig war auf diese Weise allerdings nur mit weitem Umwege erreicht. Zu diesem neuen Project erhielt die Gesellschaft am 15. Mai 1839 die definitive Concession, und sie änderte hierbei die Firma aus „Berlin-Sächsische“ in „Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft“ um.

Das Anlagecapital war auf 9 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. bei 4 % Bauzinsen festgesetzt worden, doch musste dasselbe noch während des Baues mit Privilegium von 1840 um eine 4procentige Anleihe von 3 000 000 Mk. und kurz nach Eröffnung 1842 um noch eine solche im Betrage von 1 500 000 Mk. erhöht werden. Beide wurden in Prioritätsactien aufgelegt, welche ihrem Wesen nach aber Pr.-Obligationen waren.

Somit hatte das Anlagecapital für diese erste, 1839 begonnene und bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Köthen-Dessau am 1. September 1840, am 10. September 1841 vollendete, 153 km lange Strecke die Höhe von 13 500 000 Mk. erreicht, mithin pro 1 km ca. 88 200 Mk.

Dass das Unternehmen in der Linie Berlin-Köthen allein auf die Dauer nicht lebensfähig bleiben konnte, lehrt ein Blick auf die Karte. Der Bau directer Linien Berlin-Magdeburg und Berlin-Halle oder Leipzig seitens anderer Unternehmer musste dasselbe völlig lahm legen. Zum Bau der ersteren Linie resp. Potsdam-Magdeburg im Anschluss an die 1838 eröffnete Strecke Berlin-Potsdam constituirte sich denn auch schon 1843 eine neue Gesellschaft, und so trat an die Berlin-Anhaltische Gesellschaft die Nothwendigkeit heran, den Schwerpunkt ihres Unternehmens durch den Bau neuer Linien zu verlegen.

Es wurde zunächst das erste Project, Anschluss an die inzwischen eröffnete Leipzig-Dresdener Bahn zu gewinnen, wieder aufgenommen und in der Linie Jüterbogk-Röderau mit Anschlusscurven an die Leipzig-Dresdener Bahn in Richtung auf Dresden und nach Riesa verwirklicht. Dieselbe wurde mit Concession von 1845 im Jahre 1847 begonnen und 81,4 km lang 1848 eröffnet. Die beregten Anschlusscurven wurden von Anfang an durch die Leipzig-Dresdener Bahn betrieben. Durch den Bau dieser Zweigbahn wurde eine directe Schienenverbindung zwischen Berlin und Dresden geschaffen, an deren Gesammtlänge von 187 km Berlin-Anhalt mit 141 km betheiligt war, und zugleich eine neue zwischen Berlin und Leipzig via Riesa von nur 210 km gegen die via Köthen von 222 km.

Den Verkehr zwischen Berlin und Magdeburg hatte, wie wir oben gesehen haben, Berlin-Anhalt an die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn abgeben müssen. Um nun den nach Halle und Leipzig nicht auch an andere Unternehmer zu verlieren, beschloss die Gesellschaft, die entsprechenden Strecken selbst zu bauen und hierzu ihre Linien von Wittenberg nach Bitterfeld und von da in Gabelform nach Halle und Leipzig vorzutreiben, sowie ferner noch von

Dessau nach Bitterfeld zu bauen. Nach Empfang der Concession 1856 wurden sämmtliche Strecken sofort in Angriff genommen, und Dessau-Bitterfeld 25,4 km lang 1857, sowie die Linien Wittenberg-Bitterfeld-Halle und Leipzig 99,5 km lang 1859 eröffnet. Hierdurch wurde für die Routen von Berlin nach Halle und Leipzig der Winkel bei Köthen abgeschnitten und so die erste von 189 auf 162 km, die letzte von 222 auf 163 km gekürzt. Die Strecke Wittenberg-Köthen der eigentlichen Stammbahn verlor durch diese Neubauten selbstredend an Bedeutung und sank zur Zweigbahn herab.

Inzwischen hatte 1857 die Regierung an die Gesellschaft die Aufforderung gestellt, von Halle über Sangerhausen, Nordhausen, Heiligenstadt bis an die hessische Grenze in Richtung auf Cassel, also ungefähr die spätere Halle-Casseler Bahn zu bauen, doch refüsirte schliesslich die Gesellschaft, da die Regierung die geforderte Bevorzugung der alten Actien bezüglich der Dividende nicht zugestehen wollte.

Nachdem schon 1861 die Gesellschaft sich vergebens um die Concession zum Bau von Rosslau nach Magdeburg behufs Herstellung einer neuen Magdeburg-Leipziger Linie beworben hatte, ein Theil derselben aber, Rosslau-Zerbst, von der anhaltischen Regierung unter dem Namen Leopoldsbahn gebaut worden war, erhielten zu dem Bau der noch fehlenden Strecke jenseits Zerbst, die Berlin-Anhaltische und die Berl.-Potsd.-Magd. Gesellschaft zusammen die Concession, und zwar Berlin-Anhalt von Zerbst bis an die anhaltisch-preussische Landesgrenze, und Berlin-Potsdam-Magdeburg von da bis an seine alte Hauptstrecke. Berlin-Anhalt eröffnete seine Neubaustrecke „Zerbst-Landesgrenze“ gleichzeitig mit der von der Berl.-Potsd.-Magdb. Gesellschaft gebauten Linie „Anhaltische Landesgrenze-Magdeburg“ 1874 und trat durch diesen Neubau von nur 5 km mit der 80 km langen Strecke „Landesgrenze bei Zerbst-Bitterfeld-Leipzig“ in die neue Route Berlin-Magdeburg ein.

Zur Herstellung einer directen Route Magdeburg-Breslau war, nachdem Berlin-Anhalt den Bau der ganzen noch erforderlichen Strecke Wittenberg-Kohlfurt-Falkenberg abgelehnt hatte, die Strecke Kohlfurt-Falkenberg von einer besonderen, der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft, gebaut und 1874 eröffnet worden. Berlin-Anhalt baute seinerseits nur das noch fehlende Stück von Wittenberg nach Falkenberg, und es wurde diese 53,7 km lange Strecke 1875 eröffnet. Durch diesen Bau war gleichzeitig noch eine neue Route Magdeburg-Dresden geschaffen.

Inzwischen hatte per 1. Oktober 1871 die Gesellschaft die 13,09 km lange herzoglich anhaltische Leopoldsbahn Rosslau-Zerbst,

welche von Eröffnung an pachtweise bereits im Betrieb der Anhaltischen Eisenbahn gestanden, käuflich erworben, und am 1. Juli 1878 nahm sie mit Rechnung vom 1. Januar auf ihre eigene Rechnung die Oberlausitzer Bahn Kohlfurt-Falkenberg in Betrieb. Nach dem hierüber zunächst auf 60 Jahre abgeschlossenen und dann weiter zweijährig kündbaren Vertrage hatte Berlin-Anhalt die statutenmässigen Fonds zu dotiren, die bereits privilegirte und nach Erfordern zu begebende, sowie die etwaigen späteren Anleihen zu verzinsen und zu amortisiren, und sollte hiergegen von der jährlichen Bruttoeinnahme die ersten 1 000 000 Mk. als die erfahrungsgemässen Betriebskosten ganz, von der zweiten Million 60 %, von der dritten Million 80 % und von der etwaigen höheren Bruttoeinnahme 90 % erhalten. Mindestens aber hatte Berlin-Anhalt an die Oberlausitzer Gesellschaft in den ersten fünf Jahren, das ist von 1878 bis incl. 1882, zur Deckung der dortseitigen Verwaltungsunkosten 20 000 Mk. pro Jahr, und von 1883 ab jährlich 100 000 Mk., überhaupt aber höchstens so viel zu zahlen, dass die St.-Actien 3 % Zinsen erhalten konnten. Zu diesem für die Oberlausitzer Gesellschaft äusserst günstigen Vertrage war Berlin-Anhalt veranlasst, weil seine Strecke Falkenberg-Wittenberg nur mit Rücksicht auf den Durchgangsverkehr gebaut war, und es hoffen durfte, dass dieser unter ihrer Verwaltung sich heben würde. — Zu allen diesen Neubauten von 1845 an, zum Ankauf der anhaltischen Leopoldsbahn mit 1 000 000 Mk. sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel und besseren Ausrüstung der Stammstrecke, speciell auch zum Umbau des Bahnhofes in Berlin mit rund 12 000 000 Mk. waren mit Privilegium von 1845, 1858, 1872 und 1873 neue mit Lit. B bis E bezeichnete, den alten aber gleichberechtigte St.-Actien im Gesammtbetrage von 42 750 000 Mk. emittirt und 4½ procentige Anleihen in Höhe von 51 000 000 Mk. aufgenommen worden, und zwar 1856 Emission I und II, 1865 Lit. B, 1875 Lit. C; hieraus wurden jedoch die beiden ersten 4 procentigen Anleihen (Prioritätsactien) von 1840 und 1842 getilgt.

Das Anlagecapital belief sich somit nach Abrechnung dieser beiden Anleihen auf 102 750 000 Mk., mithin bei einer Eigenthumslänge von 430,8 km einschliesslich des Anschlussgleises an die Berliner und des Antheils an der Leipziger Verbindungsbahn pro 1 km auf ca. 236 188 Mk.

Berlin-Anhalt war mit seinen Linien am Verkehr von Berlin nach Dresden und Wien, von Berlin nach Leipzig-München und Italien, von Berlin nach Halle und Frankfurt a. M., von Magdeburg nach Leipzig, von Magdeburg nach Dresden und von Magde-

burg nach Breslau betheiligt. Der Umstand, dass die Strecke Berlin-Jüterbogk den drei erstgenannten Verkehren, die Strecke von Jüterbogk bis Bitterfeld dem Halleschen und Leipziger Verkehr, die Strecke Anhaltische Landesgrenze-Rosslau den drei genannten Relationen von Magdeburg, die Strecke Bitterfeld-Leipzig den Relationen von Berlin und von Magdeburg nach Leipzig, die Strecke Rosslau-Falkenberg den Relationen von Magdeburg nach Dresden und nach Breslau und die Strecke Falkenberg-Röderau den Relationen von Berlin und von Magdeburg nach Dresden dienten, hat die Berlin-Anhaltische Eisenbahn zu einer der best fundirten Deutschlands gemacht. In der ganz ausnehmend entwickelten Rentabilität trat in der Mitte der siebziger Jahre allerdings ein starker Rückgang ein; doch war dies nur ein zeitweiliger und nur dadurch bedingt, dass die für den Magdeburg-Breslauer und Magdeburg-Dresdener Verkehr berechneten Neubaustrecken sich in der Zeit der ersten Tarif- und Instradirungskämpfe um den Durchgangsverkehr nicht so rentiren konnten, um die gleichzeitige hohe Mehrbelastung des Unternehmens um rund 47 000 000 Mk. auszugleichen. Der alten Gesellschaft war in Folge der Verstaatlichung der Bahn allerdings nicht mehr beschieden, den Nutzen aus diesen Neubauten zu ziehen. Ebenso kam dieselbe nicht mehr zur Verwirklichung ihrer weiteren grossartigen Projecte, von denen besonders folgende zu nennen sind: Luckenwalde-Fürstenwalde für den Verkehr von Osten nach Westen mit Umgehung Berlins, von Glöwen an der Hamburger Bahn nach Zerbst für den Hamburg-Leipziger Verkehr, von Wittenberg nach Wurzen als nördliche Fortsetzung der Muldenthalbahn.

Die Dividenden der St.-Actien hatten sich für die einzelnen Jahre wie folgt gestellt:

pro	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
	$4\frac{1}{2}$	6	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{3}{4}$	8	$7\frac{3}{4}$	4	4	5	6 %
pro	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861
	6	7	8	$9\frac{1}{2}$	9	9	$8\frac{1}{2}$	$7\frac{3}{4}$	$6\frac{1}{4}$	$8\frac{1}{4}$ %
pro	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871
	$8\frac{1}{2}$	$9\frac{3}{4}$	$11\frac{5}{6}$	13	$13\frac{1}{3}$	$13\frac{7}{12}$	$13\frac{7}{12}$	$13\frac{7}{8}$	16	$18\frac{1}{2}$ %
pro	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
	17	16	$8\frac{1}{2}$	8	6	$5\frac{3}{4}$	5	5	6	$6\frac{1}{10}$ %

im Durchschnitt also 8,83 %.

Der bedeutende Rückgang von 1873 auf 1874 erklärt sich aus der Vermehrung des Actiencapitals von 25 500 000 Mk. auf 51 750 000 Mk., also um mehr als das Doppelte.

Im Jahre 1881 bot der Staat der Gesellschaft behufs Ankaufs der Bahn für die St.-Actien eine feste Rente von $5^1/_4\,\%$, doch lehnte jene diese Offerte als zu niedrig ab. Die weiteren Verhandlungen mit dem Angebot einer festen Rente von 6 % führten aber zum endgültigen Abschluss, so dass die Bahn laut Gesetz vom 13. Mai 1882 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Juli desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb des Staates und nach Schluss des Actienumtausches und Uebernahme der Anleihen seitens des Staates als Selbstschuldner am 1. Januar 1886 in das volle Eigenthum desselben überging, worauf sich die Gesellschaft auflöste.

Die Bahn wurde zuerst einer besonderen königlichen Direction, dann aber der in Erfurt unterstellt, innerhalb deren Bezirk sie die Betriebsämter Berlin und Dessau bildet. Wie schon oben gesagt, gab der Staat den St.-Actien ab 1. Januar 1882 eine feste Rente von 6 % und zahlte bei dem am 1. Oktober 1882 begonnenen Actienumtausch pro Actie à 600 Mk. 4procentige Consols im Betrage von 900 Mk. Hiernach stellte sich der Kaufpreis, wie folgt: Für 51 750 000 Mk. St.-Actien 77 625 000 Mk. in 4procentigen Consols, wozu noch die Anleihen mit umlaufend 47 328 300 Mk. kamen, von denen jedoch noch 2 106 000 Mk. im Baufonds disponibel waren.

An Fonds fielen dem Staat 3 890 341 Mk. zu.

Nachträglich sei noch erwähnt, dass die Gesellschaft vom 1. März 1849 bis 1. April 1850 die einer besonderen Gesellschaft gehörende Köthen-Bernburger Eisenbahn in Betrieb gehabt hatte.

Die Anleihen waren von der Gesellschaft sämmtlich zu $4^1/_2\,\%$ emittirt worden. Nachdem die Bahn in den Besitz des Staates übergegangen, wurde der Zinsfuss jener per 1. Januar 1886 auf 4 % herabgesetzt, in demselben Jahre aber auch noch mit dem Umtausch derselben in $3^1/_2$ procentige Consols begonnen. Zunächst wurde hiervon die I. Emission von 1856 und die Emission Lit. B von 1865 betroffen, wobei die nicht zum Umtausch angemeldeten Stücke per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt wurden.

Neuerdings ist das Umtauschverfahren in $3^1/_2$ procentige Consols auch auf die beiden anderen noch verbliebenen Anleihen, die II. Emission von 1856 (1857 begeben) und die Emission Lit. C von 1875 ausgedehnt worden. Erstere wird vom 1. Januar und Letztere vom 1. Juli 1890 ab umgetauscht, während die hierzu nicht abgestempelten Stücke der II. Emission bereits per 1. Oktober 1889

und die der Emission Lit. C per 1. April 1890 zur baaren Einlösung gekündigt sind.

Somit verbleiben für später keine Berlin-Anhaltischen Eisenbahnpapiere mehr.

Berlin-Dresdener Eisenbahn.

Zum Bau einer directen Linie Berlin-Dresden constituirte sich 1872 mit Sitz in Berlin unter obigem Namen eine neue Gesellschaft und erhielt am 24. Juni resp. 27. September desselben Jahres von Preussen und Sachsen die Concession.

Der Bau war zuerst der Generalbaubank in Generalentreprise übertragen und 1873 in Angriff genommen worden, doch sah sich die Gesellschaft genöthigt, 1874 denselben in eigener Regie weiter zu führen, wonach die 174,7 km lange Strecke am 17. Juni 1875 eröffnet wurde. Hierzu traten noch Verbindungsgleise an die Berliner Ringbahn, an die Oberlausitzer Bahn in Elsterwerda und an die sächsische Staatsbahn in Dresden mit zusammen 6,3 km.

Das ursprüngliche Anlagecapital war auf 15 750 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. bei 4% Bauzinsen und 15 750 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. bei 5% Bauzinsen festgesetzt und in dieser Höhe emittirt worden. An Dividende sollten zunächst die St.-Pr.-Actien 5% mit Recht auf Nachzahlung, die St.-Actien hierauf bis 6⅔% und den weiteren Ueberschuss beide Actiensorten zu gleichen Theilen pro rata der Beträge erhalten.

Der Bauanschlag war aber bei Weitem überschritten worden, und die Gesellschaft beabsichtigte deshalb schon 1875 eine 5procentige Anleihe im Betrage von 13 500 000 Mk. aufzunehmen, doch war dieselbe nicht auf den Markt zu bringen und wurde deshalb nach den augenblicklichen dringendsten Verhältnissen lombardirt. Die in Folge dessen entstandenen bedenklichen Verlegenheiten liessen die Absicht wach werden, die Bahn an die Berlin-Anhaltische Gesellschaft zu verkaufen, zu verpachten oder in Betrieb zu geben; das preussische Ministerium nahm aber zu dieser Idee von vornherein ablehnende Stellung und trat mit der Gesellschaft selbst in Verhandlungen ein, die, nachdem die Gesellschaft als Kaufpreis 42 000 000 Mk. verlangt, der Staat aber nur 22 500 000 Mk. geboten hatte, dahin zum Abschluss führten, dass derselbe die Bahn ab 1. Oktober 1877 à conto der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb nahm, das Privilegium für eine 4½procentige Anleihe von

22 940 000 Mk. ertheilte und hierfür die volle Zinsgarantie übernahm unter der Bedingung der Rückerstattung der voraussichtlichen Zuschüsse plus 5 % Zinsen und eines Präcipuums im Betrage des dritten Theils vom etwaigen Ueberschuss über 4 % Dividende der St.-Actien. Ferner wurde dem Staat das Recht eingeräumt, die Bahn nach 15 Jahren ab 1. Januar 1877 gerechnet gegen Uebernahme der Schulden und Zahlung des fünffachen Betrages der in den letzten fünf Jahren gezahlten Dividenden zu vollem Eigenthum zu erwerben.

Die Bahn wurde der königlichen Direction Berlin unterstellt, wo sie ein besonderes Betriebsamt bildete.

Das concessionirte Anlagecapital stellte sich nach Obigem auf 54 440 000 Mk. und es kommen auf 1 km der Hauptbahn ca. 311 620 Mk. Bei dieser hohen Belastung des Unternehmens einerseits und der hohen Leistungsfähigkeit der in der Hand von Berlin-Anhalt und der Sächsischen Staatsbahnverwaltung liegenden, nur ungefähr 15 km längeren alten Linie Berlin-Röderau-Dresden andererseits war es selbst der Staatsbahnverwaltung nicht möglich, das Unternehmen rentabel zu machen, vielmehr musste der Staat bis zum Schluss des Betriebsjahres 1882/83 alljährlich bedeutende Zuschüsse, im Ganzen aber 2 160 146 Mk. leisten. Von da an waren solche nicht mehr erforderlich, im Gegentheil konnten Rückzahlungen gemacht werden, so dass sich am Schluss des Betriebsjahres 1886/87 bei käuflichem Uebergang der Bahn an den Staat die Schuld der Gesellschaft an diesen sich nur noch auf 1 689 995 Mk. stellte.

Eine Zahlung von Dividenden war hiernach selbstredend nicht möglich gewesen; mit Ausnahme der Bauzinsen hatten Stamm- und St.-Pr.-Actien nicht ein einziges Mal Dividenden erhalten können.

1886 offerirte der Staat der Gesellschaft sofortigen vollen Ankauf der Bahn und bot für je sieben St.-Actien à 300 Mk. (= 2100 Mk.) 500 Mk. in $3\frac{1}{2}$ procentigen Consols, ungefähr einer Rente von 0,83 % und für je sieben St.-Pr.-Actien à 600 Mk. (= 4200 Mk.) 2400 Mk. in $3\frac{1}{2}$ procentigen Consols, einer Rente von 2 % entsprechend. Nach Annahme dieser Offerte durch die Generalversammlung ging die Bahn laut Gesetz vom 28. März 1887 am 1. April 1887 bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft in das volle Eigenthum des Staates über.

Der Kaufpreis stellte sich nach Obigem, wie folgt:

für 15 750 000 Mk. St.-Actien	3 750 000 Mk.	in $3\frac{1}{2}$ proc. Consols
„ 15 750 000 „ St.-Pr.-Actien	9 000 000 „	„ $3\frac{1}{2}$ „ „
	Summa 12 750 000 Mk.	

wozu noch die Anleihen mit umlaufend 20 424 500 Mk. kamen, indem 355 500 Mk. amortisirt, 2 160 000 Mk. aber unbegeben geblieben waren.

An Fonds fielen dem Staat 1 742 059 Mk. zu.

Auf Grund der bei Concession der Bahn zwischen Preussen und Sachsen geschlossenen Verträge hat Letzteres die Strecke von Elsterwerda bis Dresden, 54,46 km lang, per 1. April 1888 für sich von Preussen käuflich erworben, und seitdem ist die Strecke Berlin-Elsterwerda von der Direction Berlin abgezweigt und der in Erfurt einverleibt worden.

Zu erwähnen ist noch, dass auf dem Planum der Berlin-Dresdener Bahn von Berlin bis Zossen ein besonderes Gleis der königlich preussischen Militärbahn liegt.

Nachdem der Staat die in Umlauf befindlichen Pr.-Obligationen bereits per 1. Januar 1888 zur Rückzahlung gekündigt, giebt es keine Berlin-Dresdener Eisenbahnpapiere mehr im Verkehr.

Berlin-Frankfurt a. O.-Eisenbahn.

Schon bald nachdem die Eisenbahnen Eingang in Deutschland gefunden hatten, und noch vor Eröffnung der ersten preussischen Bahn Berlin-Potsdam lenkte sich das Augenmerk bereits auf die Ausführung eines grossen Projectes, auf die Verbindung von Berlin mit Breslau als der zweitwichtigsten Stadt Preussens vermittelst einer Eisenbahn. Zu diesem Zweck war schon 1837 eine Privatgesellschaft zusammen getreten, indess ist es fast natürlich, da sich die Erfahrungen über das Eisenbahnwesen innerhalb Deutschlands nur erst auf die kurze Linie Nürnberg-Fürth beschränkten, dass es den weiteren Kreisen an Muth fehlte, ihr Geld in einem Unternehmen anzulegen, welches ein fast ebenso hohes Anlagecapital erforderte als alle zu jener Zeit bereits eröffneten, im Bau befindlichen und zur Ausführung beschlossenen Privatbahnen in ganz Deutschland zusammen. Es gelang deshalb weder dieser ersten noch auch den später zu gleichem Zweck zusammen getretenen Gesellschaften, das Project zu verwirklichen. In Folge dessen bildete sich 1840 eine besondere Gesellschaft mit Sitz in Berlin zur Erbauung einer Theilstrecke jener ganzen Linie und zwar von Berlin nach dem wichtigen und durch seine Messen bekannten Handelsplatz Frankfurt a. O. Dieselbe erhielt unter dem 15. Mai 1841 die

Concession, begann den Bau noch in demselben Jahre und übergab ihre 81 km lange Linie am 23. Oktober 1842 dem öffentlichen Verkehr.

Das Anlagecapital betrug 6 600 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk., wozu 1842 noch 4procentige Prioritätsactien in Höhe von 1 800 000 Mk. traten, so dass auf 1 km ca. 103 705 Mk. entfallen. Diese Prioritätsactien waren ihrem inneren Wesen nach Prioritätsobligationen. Der Verkehr entwickelte sich von Anfang an gut, so dass den St.-Actien pro 1843: 7%, 1844: $6^3/_4$%, 1845: $6^1/_2$%, im Durchschnitt also 6,75% Dividende gezahlt werden konnten.

Die 1843 gebildete neue Gesellschaft der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (Frankfurt a. O.-Breslau) kaufte behufs einheitlichen Betriebes auf der ganzen Linie Berlin-Breslau die Bahn im Jahre 1844 mit Uebernahme am 1. August 1845.

Hierbei gab sie pro Actie à 300 Mk. 4procentige Prioritätsobligationen im Betrage von 487,5 Mk. und für die 4procentigen Prioritätsactien à 300 Mk. 4procentige Obligationen in gleichem Nennwerth. Da der höchste Cours der Berlin-Frankfurter Actien $125^3/_4$% betragen hatte, so war der gezahlte Preis von $162^1/_2$% für jede St.-Actie allerdings überwerthig, indess nicht zu hoch für den durch den Erwerb der Bahn erreichten Zweck des einheitlichen Betriebes auf der ganzen Linie Berlin-Breslau.

Der Gesammtkaufpreis bezifferte sich nach vorstehend Gesagtem auf 12 525 000 Mk.

Berlin-Frankfurt a. O.-Eisenbahnpapiere giebt es nicht mehr im Verkehr.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Mitte der fünfziger Jahre war ein Project zur Herstellung einer neuen Linie Berlin-Wien aufgestellt durch Neubau der Strecke Berlin-Görlitz-Glatz-Wildenschwert im Anschluss an die alte Strecke Wildenschwert-Wien der „Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft", und wurden die generellen Vorarbeiten 1856 auf Staatskosten begonnen. Als einheitliches Project kam dasselbe jedoch nicht zur Ausführung; die Linie wurde vielmehr aus lokalen Interessen heraus in getrennten Theilen und zu verschiedenen Zeiten, theils vom Staat, theils von Gesellschaften gebaut.

Der nördliche Theil derselben, Berlin-Görlitz, mit dem speciellen Zweck, der preussischen Lausitz directe Eisenbahnver-

bindung nach Berlin zu geben, wurde unterm 18. Mai 1864 der neugebildeten gleichnamigen Gesellschaft mit Domicil zunächst in Görlitz, später in Berlin concessionirt. Das ursprüngliche Anlagecapital war auf 16 500 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. bei 4 % Bauzinsen und 16 500 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. bei 5 % Bauzinsen festgesetzt und emittirt worden. An Dividenden sollten zunächst die Letzteren 5 % mit Recht auf Nachzahlung, dann die St.-Actien bis $6\frac{2}{3}$ %, und den weiteren Ueberschuss beide Actiensorten zu gleichen Theilen pro rata der Beträge erhalten.

Der Bau wurde 1865 begonnen, die erste Theilstrecke Berlin-Cottbus am 13. September 1866, die ganze 208 km lange Bahn aber am 31. Dezember 1867 eröffnet. Weiterhin baute die Gesellschaft eine Zweigbahn nach dem berühmten Fürstensitz Muskau gleichzeitig in Berücksichtigung des Bades, der Braunkohlengruben und der nicht unbedeutenden Industrie dortselbst, welche 7,7 km lang 1872 eröffnet wurde, und ferner zum Anschluss an das sächsische und österreichische Bahnnetz mit Concession von 1871 bezw. 1872 Zweigbahnen von ihrer Station Lübbenau an die sächsische Grenze gegen Camenz, 60 km lang, 1874 eröffnet (mit Betriebswechsel in Camenz), und von Görlitz nach Zittau mit Zweig an die österreichische Grenze hinter Seidenberg (mit Betriebswechsel in Seidenberg), zusammen 42,6 km lang, 1875 eröffnet.

Zur völligen Ausrüstung der Stammbahn, zum Bau der genannten Zweigbahnen und zur Vermehrung der Betriebsmittel nahm die Gesellschaft mit Privilegium von 1868, 1871 und 1874 theils 5-, theils $4\frac{1}{2}$ procentige Anleihen im Gesammtbetrage von 34 539 000 Mk. auf.

Das Anlagecapital erreichte hiermit die Höhe von 67 593 000 Mk. und das Netz eine Länge von 318,3 km, so dass auf 1 km ca. 212 356 Mk. entfallen. 1871 wurde die Bahn durch ein Verbindungsgleis an die Berliner Ringbahn angeschlossen und wird jetzt auch von den Stadtbahnzügen befahren.

Die Hauptbahn brachte gegen die bisherige Route Berlin-Görlitz via Kohlfurt eine Abkürzung von 44,5 km, doch war sie mangels der Courierzugverbindung für den Durchgangspersonenverkehr nicht geeignet. Immerhin gestaltete sich aber der Verkehr so, dass während des alleinigen Bestehens dieser Strecke die St.-Pr.-Actien stets ihre statutenmässigen 5 %, und auch die St.-Actien hier und da eine Dividende erhalten konnten.

Die Zweigbahnen dagegen waren — obgleich die Lübbenau-Camenzer eine wenigstens für den Güterverkehr der alten Linie via Röderau concurrenzfähige neue nach Dresden herstellte und die

nach Zittau und Seidenberg neue Zufuhrstrassen nach dem Nordosten Böhmens ergaben — in den ersten Jahren so wenig ergiebig, dass die Rentabilität des Unternehmens ganz bedeutend sank; allerdings verlor auch die Stammbahn durch Eröffnung der Berlin-Stettiner Abkürzungslinie Angermünde-Frankfurt a. O. 1877 zum grossen Theil den Stettin-sächsisch-schlesischen Verkehr.

Die St.-Actien konnten deshalb seit 1874 nie mehr Dividende erhalten, und auch die der St.-Pr.-Actien blieb seitdem stets unter der statutenmässigen. Es erhielten:

pro	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876
die St.-Actien	0	1	1	0	$3\frac{1}{2}$	3	0	0	0 %
St.-Pr.-Actien	5	5	5	5	5	5	4	5	0 %

pro	1877	1878	1879	1880	1881	im Durchschnitt also:
die St.-Actien	0	0	0	0	0 %	0,56 %
St.-Pr.-Actien	0	1	$3\frac{1}{8}$	$3\frac{1}{3}$	4 %	3,56 %

1881 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft in Unterhandlungen bezüglich Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes event. auch gänzlichen Erwerbs der Bahn und bot hierbei für je 8 St.-Actien à 300 Mk. (= 2400 Mk.) 900 Mk. in 4procentigen Consols und für je 1 St.-Pr.-Actie à 600 Mk. (= 600 Mk.) 600 Mk. in 4procentigen Consols.

Die Gesellschaft nahm die übrigens sehr günstige Offerte an, und die Bahn ging laut Gesetz vom 28. März 1882 am 1. Mai 1882 in Verwaltung und Betrieb des Staates auf Rechnung der Gesellschaft, und am 1. Januar 1883 in das volle Eigenthum desselben unter gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft über. Die Bahn erhielt zunächst eine besondere königliche Direction, wurde später aber der in Berlin unterstellt unter Vertheilung ihrer einzelnen Strecken auf verschiedene Betriebsämter.

Der Kaufpreis hatte sich für den Staat wie folgt gestellt:

für 16 500 000 Mk.	St.-Actien	6 187 500 Mk.	in	4proc.	Consols
„ 16 500 000 „	St.-Pr.-Actien	16 500 000 „	„	4 „	„
	Summa	22 687 500 Mk.			

wozu noch die Anleihe mit umlaufend 33 194 400 Mk. kam.

An Fonds fielen dem Staate 1 828 380 Mk. zu.

Die rückständigen Dividenden der St.-Pr.-Actien von $19\frac{1}{3}$ % im Gesammtbetrage von 3 025 000 Mk. bezahlte der Staat nicht.

Für das Jahr 1882 unter Staatsverwaltung erhielten dieselben 2,13 % Dividende.

Der Zinsfuss der ursprünglich 5 procentigen Anleihe von 1868 war noch seitens der Gesellschaft per 1. Juli 1880 auf

$4^1/_2$ % herabgesetzt worden, so dass bei Uebergang der Bahn in den Besitz des Staats alle drei vorhandenen Anleihen den Zinsfuss von $4^1/_2$ % hatten. Der Staat setzte denselben aber per 1. Januar 1886 durchweg auf 4 % herab und begann noch in demselben Jahre mit dem Umtausch der Berlin-Görlitzer Pr.-Obligationen in $3^1/_2$ procentige Consols. Hiervon wurden zunächst die Anleihe von 1868 und die Anleihe Lit. C von 1874 betroffen, wobei die nicht zum Umtausch angemeldeten Stücke per 2. Januar resp. 1. Juli 1887 zur baaren Einlösung gekündigt wurden.

Neuerdings ist das Umtauschverfahren in $3^1/_2$ procentige Consols auf die Anleihe Lit. B von 1871 ausgedehnt worden. Die Stücke derselben werden ab 1. Januar 1890 umgetauscht, und die hierzu nicht angemeldeten sind bereits per 2. Januar 1890 zur baaren Einlösung gekündigt.

Somit giebt es nach Beendigung des Umtausch- resp. Einlöseverfahrens Berlin-Görlitzer Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Bei der commerziell und industriell hohen Wichtigkeit von Berlin und Hamburg war schon 1836 aus den besonders interessirten Kreisen eine Schienenverbindung zwischen beiden Städten angestrebt worden, zunächst aber ohne Erfolg. Erst 1840 trat in Berlin ein Comité zur Bildung einer Actiengesellschaft für den Bau einer Bahn von Berlin nach Hamburg zusammen, doch waren hierzu nach der geographischen Lage Staatsverträge zwischen Preussen, Mecklenburg-Schwerin, Hamburg, Lübeck und Dänemark, dies als Besitzer des Herzogthums Lauenburg, erforderlich, welche zwar bereits 1841 abgeschlossen, aber erst 1843 ratifizirt wurden. Hierauf constituirte sich die diesbezügliche Actiengesellschaft mit Sitz in Berlin und erhielt im Lauf des Jahres 1845 von den betheiligten Regierungen die definitive Concession zum Bau der Linie Berlin-Bergedorf mit Anschluss an die von einer besonderen Gesellschaft hergestellte und bereits 1842 eröffnete Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

Der Bau hatte bereits mit vorläufiger Genehmigung 1844 begonnen. Die erste Theilstrecke Berlin-Boizenburg wurde am 15. Oktober 1846, die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von $271,_8$ km aber am 15. Dezember desselben Jahres eröffnet und hierbei gleichzeitig die Hamburg-Bergedorfer Bahn in Pacht und Betrieb genommen.

Das Anlagecapital war auf 24 000 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. mit 4 % Bauzinsen festgesetzt worden, doch konnten zunächst nur 15 000 000 Mk. untergebracht werden. Es übernahm daher die Regierung von Mecklenburg-Schwerin und der Senat der Stadt Hamburg die noch fehlenden 9 000 000 Mk. zu gleichen Theilen, und es wurden zur Unterscheidung untereinander die Privatactien mit Lit. A und die Staatsactien mit Lit. B bezeichnet. Letztere standen bezüglich des Dividendengenusses den Privatactien nach und unterlagen bedingter Amortisation.

Aus den Reinerträgen sollten zunächst die Actien Lit. A $4^1/_2$ %, und dann die Actien Lit. B. $3^1/_2$ %, von dem weiteren Reinertrag Lit. A $^5/_8$ und Lit. B. die verbleibenden $^3/_8$ erhalten. Aus diesen $^3/_8$ waren zunächst etwaige Rückstände der $3^1/_2$ procentigen Dividende früherer Jahre nachzuzahlen, alsdann für das laufende noch 1 % Dividende (im Ganzen also $4^1/_2$ %) zu vertheilen und der Rest zur Amortisation zu benutzen.

Zu diesem Anlagecapital trat 1846 noch eine Anleihe von 15 000 000 Mk. und 1848 eine solche von 3 000 000 Mk. Der Zinsfuss beider betrug zuerst $4^1/_2$ %, wurde 1862 aber auf 4 % herabgesetzt.

Inhaltlich der Concession hatte die Gesellschaft für alle Güter- und Viehtransporte, exclusive Gepäck und Equipagen der Reisenden, sowie Steinkohlen und Steinsalz, an Schwerin, Dänemark und die beiden Hansestädte einen nicht unbedeutenden Durchgangszoll zu entrichten. Ferner hatte Dänemark verlangt, dass die Bahn direct über Lauenburg a. Elbe geführt werde, und dann, als wegen technischer Schwierigkeiten die Trace über Büchen gewählt werden musste, den Bau einer mit der Hauptbahn zugleich zu eröffnenden Zweigbahn von Büchen nach Lauenburg sowie freien Transport auf dieser für die Lauenburger Bürgerschaft. Da diese Zweigbahn, 13 km lang, schliesslich aber erst 1851 eröffnet worden war, hatte die Gesellschaft an die Stadt Lauenburg entsprechende Entschädigung und an Dänemark Conventionalstrafe zu zahlen gehabt.

Zur Verbindung dieser Zweigbahn mit dem linkselbischen Eisenbahnnetz wurde 1863 durch die Hannöversche Staatsbahn eine Dampffähre von Lauenburg nach Hohnstorf errichtet, an welcher sich die Berlin-Hamburger Gesellschaft mit $^1/_8$ des Anlagecapitals betheiligte und an deren Stelle dann 1878 eine feste Brücke auf gemeinschaftliche Kosten des preussischen Staats (als nunmehrigen Besitzers der hannöverschen Staatsbahnen), der Lübeck-Büchener und der Berlin-Hamburger Bahn gebaut wurde, welch Letztere hierzu 682 000 Mk. beitrug. Inzwischen hatte die Gesellschaft ab

1870 den der Stadt Hamburg gehörigen und bis dahin von der Altona-Kieler Bahn betriebenen Theil der Hamburger Verbindungsbahn in Betrieb genommen.

Bis 1873 bestand das Unternehmen nur aus der Stammstrecke und der Zweigbahn nach Lauenburg. Nachdem von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft der Bau einer Linie von Bremen nach Hamburg beschlossen war, konnte die Berlin-Hamburger Gesellschaft in den Verkehr zwischen Berlin und Bremen, der sich bis jetzt im rechten Winkel über Hannover bewegt hatte, wohl eintreten. Da aber zur Gewinnung desselben schon die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft in Gemeinschaft mit der freien Stadt Bremen eine Abkürzungslinie über Stendal-Salzwedel beschlossen hatte, musste die Berlin-Hamburger Gesellschaft ebenfalls eine Kürzung ihrer Linie herbeiführen und baute hierzu mit Concession von 1870 aus ihrer alten Strecke bei Wittenberge heraus über Lüneburg nach Buchholz, Station der oben erwähnten neuen Linie Bremen-Hamburg, und es wurde dieselbe 142,9 km lang 1873/74 eröffnet und hierzu mit Privilegium von 1870 eine 5 procentige Anleihe Emission III im Betrage von 36 000 000 Mk. aufgenommen, deren Zinsfuss 1880 auf $4^1/_2$ % reduzirt wurde.

1874 trat die Gesellschaft dem Vertrage über die Erbauung der Berliner Stadtbahn bei, laut dessen sie sich mit 3 000 000 Mk. an dem Unternehmen zu betheiligen hatte. Als aber dasselbe in der beabsichtigten Weise ins Stocken gerieth, übernahm 1878 der Staat allein die Weiterführung, wobei die Berlin-Hamburger Gesellschaft auf die von ihr bereits eingezahlten 1 200 000 Mk. verzichtete, hiergegen aber den Anschluss an die Stadtbahn, sowie Uebernahme und Durchführung ihrer Züge auf derselben gewährleistet bekam. Den beregten Anschluss gewann sie durch Bau von Spandau nach Charlottenburg, dem Endpunkt der Stadtbahn, und nahm die 6,3 km lange Strecke 1882 in Betrieb. Die hierzu sowie für die Stadtbahn erforderlichen Beträge entnahm sie aus dem noch disponiblen Rest der letzten Anleihe.

Ihre weiteren grossartigen Projecte, Neubau von Buchholz nach Bremerhaven, von Hagenow nach Oldesloe, von Glöwen nach Zerbst sowie Ankauf der Linien Lübeck-Büchen, Lübeck-Hamburg und Lübeck-Eutin sowie der mecklenburgischen Bahnen gab sie theils selbst wieder auf, theils scheiterten dieselben an dem Widerstand der bezüglichen Regierungen. — In den ersten Jahren des Bestehens hatte das Unternehmen unter der Ungunst der Zeiten zu leiden, indem die inneren Unruhen und der dänische Krieg eine allgemeine Stockung des Verkehrs herbeiführten. Weiterhin ab-

sorbirten die Eingangs erwähnten Durchgangszölle einen nicht unbeträchtlichen Theil der Bruttoeinnahme und auch der Pachtvertrag mit der Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft hatte eine erhebliche Schmälerung des Gewinnes zur Folge. Nach diesem musste die Gesellschaft an die Hamburg-Bergedorfer Bahn nicht allein aus der Bruttoeinnahme der Linie Hamburg-Bergedorf die ersten fünf Jahre 45 %, dann aber 50 % zahlen, sondern auch das für den Hamburger Bahnhof von jener aufgewendete Anlagecapital mit 4 % noch besonders verzinsen.

Der gefährlichste Concurrent war und blieb die Elbschifffahrt, die sich von 1864 an durch Ermässigung der Schifffahrtzölle noch hob, während die Eisenbahndurchgangszölle erst 1868 in Fortfall kamen, die im Ganzen 17 634 954 Mk. betragen hatten. Weiterhin verlor das Unternehmen den Lübeck-Hamburger Verkehr 1865 durch Eröffnung einer besonderen Bahn zwischen diesen beiden Städten, und der Verkehr aus Mecklenburg wurde ihr geschmälert durch Eröffnung der Linie Lübeck-Kleinen 1870. Die schon vorstehend bei Entwickelung des Netzes erwähnte Concurrenz der Stendaler Linie wuchs durch Verstaatlichung der Magdeburg-Halberstädter und Köln-Mindener Bahnen 1879, und widrige Tarifpolitik verdrängte den Verkehr aus Oesterreich-Ungarn nach England, welcher einer der Hauptfactoren des Verkehrs gewesen, von der Hamburger Linie auf den Seeweg via Fiume. Indess war der Verkehr in sich so erstarkt, und das Unternehmen wurde in so anerkannt vorzüglicher Weise geleitet, dass trotz alledem sich dasselbe zu höchster Blüthe entwickelte und eins der rentabelsten Deutschlands wurde.

An Dividenden hatten die Actien Lit. A erhalten:

pro	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856
	2½	0	4½	4½	4½	4½	4½	5	5	5½ %
pro	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866
	6	5¼	5⅓	6¾	6	6¼	7¼	10	9½	9 %
pro	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876
	9½	9½	10½	10	10¾	12	10	12½	10	11 %
pro	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883		in Durchschnitt	
	11½	10½	12½	14¼	17½	19½	24¾ %		8,87 %	

während die Actien Lit. B, deren Amortisation 1874 beendet war, ihre statutenmässige Maximaldividende nebst Nachzahlung für die ersten fünf Jahre erhalten hatten.

Das gesammte concessionirte Anlagecapital betrug, wie vorstehend einzeln entwickelt, in Summa 78 000 000 Mk., mithin bei einer Gesammtlänge von 433,5 km für 1 km 179 930 Mk., während bei Verstaatlichung des Unternehmens nach Amortisation der Actien

Lit. B mit 9 000 000 Mk. dasselbe nur noch mit 69 000 000 Mk belastet war, mithin auf 1 km 159 169 Mk. entfielen, wovon jedoch noch 3,1 km Anschlussgleise an die Berliner Verbindungsbahn, bei Wittenberge und nach dem Dömitzer Hafen bestritten waren. Dagegen hatte die Gesellschaft an die Stadt Perleberg eine $3^1/_2$ procentige Darlehensforderung im Betrage von 200 000 Mk., welche Summe sie im Jahre 1881 jener zur Erbauung der Eisenbahn von Perleberg nach Wittenberge geliehen hatte. Die auffallend geringe Belastung trotz der vorzüglichen Ausrüstung der Bahn erklärt sich daraus, dass die Gesellschaft aus den Reinerträgen einen besonderen Fonds geschaffen hatte, der zu Verbesserungen und Ergänzungen Verwendung fand, während bei den anderen Gesellschaften zu solchen meist das Anlagecapital vermehrt wird. Es waren auf diese Weise über 27 000 000 Mk. verwandt worden. Auch darf nicht unerwähnt bleiben, dass während des 37 jährigen selbstständigen Bestehens der Bahn sich auf ihren Linien kein nennenswerther Unfall ereignet hat.

Im Jahre 1883 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft behufs Ankaufs der Bahn in Unterhandlung und bot den Actien eine feste Rente von $14^1/_2$ % nebst Convertirungsprämie von 60 Mk. pro Actie, sowie beim Umtausch derselben für einen Nennwerth von 1200 Mk. 4350 Mk. in 4 procentigen Consols. Auf diese Offerte enthielt sich die Gesellschaft überhaupt jeder Erklärung und erzielte hierauf bei den weiteren Verhandlungen eine feste Rente von $16^1/_2$ % nebst 60 Mk. Convertirungsprämie pro Actie, sowie bei dem späteren Umtausch für zwei Actien à 600 Mk. (= 1200 Mk.) 4950 Mk. in 4 procentigen Consols.

Das Unternehmen ging laut Gesetz vom 17. Mai 1884 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Juli desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb und 1886 bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft in das volle Eigenthum des Staates über. Es wurde zusammen mit der Hamburg-Bergedorfer Bahn zunächst einer besonderen königlichen Direction, dann aber der in Altona unterstellt.

Der Kaufpreis hatte sich für den Staat wie folgt gestellt: für 15 000 000 Mk. St.-Actien 61 875 000 Mk. in 4 proc. Consols, an Convertirungsprämie pro Actie à 600 Mk. 60 Mk. = 1 500 000 Mk. baar, Summa 63 375 000 Mk., wozu noch die Anleihen mit umlaufend 48 794 100 Mk. kamen.

Ausserdem hatte der Staat an das Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin als Ablösung der Eisenbahnabgaben aus dem Unternehmen und Befreiung von Staats- und Communalabgaben 4 000 000 Mk. zu zahlen.

An Fonds fielen dem Staat 7 830 000 Mk. zu, sowie weiterhin die vorerwähnte Darlehensforderung an die Stadt Perleberg im Betrage von 200 000 Mk.

Die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn erwarb derselbe gleichzeitig, während er bezüglich des der Stadt Hamburg gehörenden Theils der Altona-Hamburger Verbindungsbahn Hamburg-Schulterblatt an Stelle der Gesellschaft in den Pacht- und Betriebsvertrag eintrat.

Bei Uebergang der Bahn in den Besitz des Staats hatten die Anleihen der I. Emission von 1846 und die der II. Emission von 1848 einen Zinsfuss von 4 %, die der III. Emission von 1870 einen solchen von $4\frac{1}{2}$ %. Zunächst setzte der Staat per 1. Januar 1886 auch diesen auf 4 % herab, begann aber auch noch in demselben Jahre mit dem Umtausch der Pr.-Obligationen II. Emission in $3\frac{1}{2}$procentige Consols, wobei die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt wurden. Neuerdings ist das Umtauschverfahren in $3\frac{1}{2}$procentige Consols auch auf die I. Emission von 1846 und auf die III. Emission von 1870 ausgedehnt. Der Umtausch der I. Emission hat bereits am 1. Januar 1890 begonnen, während der der III. Emission am 1. Juli 1890 seinen Anfang nimmt. Die hierzu nicht abgestempelten Stücke der I. Emission sind bereits per 1. Januar 1890 und die der III. Emission per 1. April 1890 zur baaren Einlösung gekündigt.

Somit giebt es nach dem letzt treffenden Termin Berlin-Hamburger Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Berliner Nordbahn.

Unter diesem Namen versteht man die Linie Berlin-Neustrelitz-Stralsund. Das Project zur Ausführung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Stralsund war schon 1843 aufgetaucht, doch zogen sich die bezüglichen Verhandlungen unendlich in die Länge, so dass erst 1856 die Angelegenheit bis zur Bildung einer Actiengesellschaft gediehen war, immerhin aber noch vor Ausführung der von der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft nach Stralsund gebauten Zweigbahn.

Das Anlagecapital war auf 19 500 000 Mk. veranschlagt, doch ergab die Actienzeichnung kein genügendes Resultat, und fiel hiermit zunächst das Project.

Zum zweiten Male war dasselbe 1866 bis dicht zur Verwirklichung, gelangte aber auch da noch nicht zur Ausführung.

Der dritte Anlauf wurde 1870 genommen. Es constituirte sich eine neue Gesellschaft mit einem Grundcapital von 37 500 000 Mk. in Stamm- und St.-Pr.-Actien, und diese erhielt noch in demselben Jahre seitens der betheiligten Regierungen von Preussen und Mecklenburg-Strelitz die Concession.

Der Bau wurde 1871 nach dem Kriege begonnen, doch sollte auch dieser Gesellschaft nicht beschieden sein, das Unternehmen zu einem guten Ende zu führen. Das ursprünglich mit dem Bau beauftragte Bauconsortium konnte seine Verbindlichkeit nicht erfüllen. Die Gesellschaft übernahm daher 1873 den Bau in eigener Regie, kam aber in finanzielle Bedrängniss und wollte nun eine Anleihe von 15 000 000 Mk. unter Staatsgarantie aufnehmen. Der preussische Landtag versagte aber zu einer solchen die Genehmigung, und da die Gesellschaft anderweit die erforderlichen Capitalien nicht beschaffen konnte, beantragte sie die Erlaubniss zum freihändigen Verkauf und zur Liquidation. 1875 löste sie sich mit Genehmigung des Staates auf, und dieser erwarb die unvollendete Bahn selbst für den Preis von 6 000 000 Mk.; die Caution wurde von ihm inne behalten. Aus dem Kaufpreis und dem Erlös entbehrlicher Ländereien konnten die Gläubiger der Bahn befriedigt werden, die Actionäre aber gingen leer aus.

Die zu 16 500 000 Mk. veranschlagte weitere Ausführung des Baues übertrug der Staat der königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (Berlin), unter deren Verwaltung die 222 km lange Strecke auch nach der 1877/78 erfolgten Eröffnung verblieb. Dieselbe wird als Vollbahn betrieben.

Berliner Nordbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr.

Berlin-Potsdamer Eisenbahn.

Dieselbe ist der Eröffnung nach, wie bekannt, die erste Locomotivbahn Preussens gewesen, dagegen hat sie durchaus nicht das erste Eisenbahnproject in Preussen gebildet, vielmehr war eine ganze Reihe solcher schon früher in den westlichen Provinzen Rheinland und Westfalen aufgestellt worden, von welchen allerdings nur eins, das Düsseldorf-Elberfelder, in seiner ursprünglichen Gestalt glücklich zur Durchführung gelangte. Beide Bahnen, die Berlin-Potsdamer und die Düsseldorf-Elberfelder, erhielten auch unter demselben Tage, dem 23. September 1837, die Allerhöchste Concession, ihr Erstlingsrecht verdankt die Berlin-Potsdamer Bahn nur dem hier unvergleichlich günstigeren Terrain.

Der Gedanke zur Anlegung einer Eisenbahn von Berlin nach Potsdam ging von dem Justizcommissar Robert aus, welcher sich zu diesem Zweck mit dem Geheimen Oberbaurath Crelle und dem Rechnungsrath Donssin vereinigte und 1835 mit seinem Plan vor die Oeffentlichkeit trat. Dieselben erhielten im Januar 1836 die vorläufige Allerhöchste Genehmigung zu diesem, und hierauf die dazu gebildete Actiengesellschaft unterm 23. September 1837 die Bestätigung als Corporation, die Genehmigung ihrer Statuten und die Verleihung des Expropriationsrechtes. Naturgemäss hatten die Begründer mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen; die grösste bereitete ihnen der damalige erste Verkehrsbeamte des preussischen Staats, der Generalpostmeister von Nagler, welcher — wie schon auf Seite 7 näher angegeben — ihre Idee einfach für dummes Zeug erklärte. Auch Se. Majestät der damals regierende König Friedrich Wilhelm III., welcher den Projecten im Westen der Monarchie, bei denen es sich um Förderung der dortigen Industrie handelte, seine ganze Aufmerksamkeit zugewandt und die Regierungsorgane zur möglichsten Förderung derselben veranlasst hatte, verhielt sich dem Berlin-Potsdamer Project gegenüber kühl. Es geht dies aus seiner Aeusserung, „er könne sich keine grosse Glückseligkeit dabei vorstellen, ob man einige Stunden früher in Potsdam ankomme oder nicht“, zur Genüge hervor, und das Project war bei der industriell geringen Bedeutung Potsdams auch durchaus nicht von Belang; der Schöpfer dieses Gedankens hatte auch von vornherein sein Augenmerk auf eine Eisenbahnverbindung von Berlin nach dem in jeder Beziehung wichtigen Magdeburg gerichtet und den Theil Berlin-Potsdam gewissermassen nur als Probebahn hergestellt sehen wollen. Die ersten Begründer wurden übrigens auch hier mit Undank gelohnt, so dass sie sich schon im März 1836 von dem Unternehmen zurückzogen; sie wurden aber wenigstens für ihre Bemühungen mit 60 Freiactien = 36 000 Mk. entschädigt.

Das Anlagecapital war ursprünglich auf 2 100 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. festgesetzt gewesen, musste aber noch während des Baues auf 3 000 000 Mk. erhöht werden, wozu gleichfalls St.-Actien à 600 Mk. ausgegeben wurden. Die Theilstrecke Berlin-Zehlendorf ward am 22. September 1838, die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von 26,4 km aber am 29. Oktober desselben Jahres dem Betriebe übergeben. Nachträglich wurde noch mit Privileg vom 6. April 1839 in Form von Pr.-Actien eine allmählich zu amortisirende Anleihe im Betrage von 1 200 000 Mk. in Stücken zu je 600 Mk. aufgenommen. Der Zinsfuss derselben war zuerst auf $4^1/_2$ % festgesetzt, wurde aber vom 1. Juli 1842 ab auf 4 %

ermässigt. Das ganze Anlagecapital stellte sich hiernach auf 4 200 000 Mk., mithin für 1 km auf 159 090 Mk.

Die Bahn wurde von Anfang an durchweg mit Locomotiven betrieben, durfte in den ersten Wochen aber nur bei Tageslicht befahren werden, indess erhielt die Gesellschaft unterm 9. Dezember 1838 von der Regierung zu Potsdam und dem Polizeipräsidium zu Berlin die Genehmigung, „die Dampfwagenfahrten auf der Eisenbahn auch in den Stunden der Dunkelheit bei Beleuchtung zu unternehmen“. Hierbei war aber die Fahrgeschwindigkeit auf die Hälfte derjenigen am Tage herabzusetzen, und es wurde besonders eingeschärft, in den Stunden der Dunkelheit, bei starkem Nebel oder dichtem Schnee unter keinen Umständen die Geschwindigkeit eines trabenden Pferdes zu überschreiten. Die hiernach unter Aufsicht von Staatscommissarien unternommene Probefahrt dauerte 1 Stunde 28 Minuten. Fahrplanmässig wurde mit diesen Nachtfahrten am 18. Dezember 1838 begonnen, wohl verstanden derartig, dass der erste Zug 7½ Uhr Morgens und der letzte Zug 7 Uhr Abends abgelassen wurde. In solcher Weise wurden die Eisenbahnen zuerst in ihrem „Können“ eingeengt — in der Gegenwart werden sie zu immer grösserem „Müssen“ herausgefordert, werden doch jetzt innerhalb Deutschlands allnächtlich 29 000 km allein von Courirzügen durcheilt, von den gewöhnlichen Personen- und den Güterzügen ganz zu schweigen, obgleich selbst Letztere mit der Geschwindigkeit eines trabenden Pferdes sich nicht mehr genügen lassen dürfen. Im Ganzen ergab der bezügliche Fahrplan pro Tag in jeder Richtung drei Züge. Betreffs der Verkehrseinrichtung ist besonders hervorzuheben, dass schon in den ersten Jahren Abonnementsbillets mit ungefähr 25 % Ermässigung für jede einzelne Fahrt eingeführt worden sind, und von diesen auf einmal nur 10 Stück (für 5 Hin- und 5 Rückfahrten) gelöst zu werden brauchten, doch hatten dieselben nur innerhalb des Kalendermonats der Lösung Gültigkeit.

Der Personenverkehr setzte im Verhältniss zu der damaligen Bevölkerung der beiden Städte sehr gut ein; er betrug in dem ersten vollen Betriebsjahr 1839: 664 828 Personen, sank aber buchstäblich Jahr für Jahr und verringerte sich während des alleinigen Bestehens der Bahn ohne Fortsetzung nach Magdeburg bis auf 407 192 Personen in 1845, ein Beweis, dass zunächst nur die Neuheit der Beförderungsart Viele anzog. Der Abnahme in der Einnahme aus dem Personenverkehr suchte die Gesellschaft durch Erhöhung der Tarife in 1843 entgegen zu treten. Interessant ist übrigens noch eine alte Berechnung bezüglich des Personenverkehrs in den ersten 5 Jahren vom Eröffnungstage an bis zum 30. Oktober

1843. Bei einer Frequenz von 2 799 729 Personen wäre nach dieser die damalige Bevölkerung von Berlin und Potsdam innerhalb dieser 5 Jahre zweimal pro Kopf hin und her gefahren, und andererseits hätte dieser fünfjährige Personenverkehr so viel betragen als der Verkehr auf der Chaussee von Berlin nach Potsdam in den vorliegenden 50 Jahren von 1786 bis 1838.

Der Güterverkehr, welcher in 1839 nur 7963 Centner umfasste, hob sich alljährlich und betrug in 1845 bereits 151 695 Centner. Bezüglich der Gesammteinnahme wurde durch die beiden Verkehre das Gleichgewicht gehalten, so dass diese nur geringen Schwankungen unterlag. Die Betriebsausgaben endlich betrugen in 1839: 49 % der Bruttoeinnahme, wechselten aber in den anderen Jahren nur zwischen 40, 41 und 42 % derselben. Dank dieser geringen Betriebskosten war das finanzielle Endresultat ein sehr günstiges, so dass die St.-Actien einschliesslich ihrer statutenmässigen festen Zinsen von 5 %

pro	1839	1840	1841	1842	1843	1844
	6½	7½	7	7	7	7½ %,

im Durchschnitt also 7,08 % erhalten konnten.

Inzwischen war die naturgemässe Fortsetzung der Bahn nach Magdeburg näher ins Auge gefasst worden, und Se. Majestät der inzwischen zur Regierung gelangte König Friedrich Wilhelm IV. sprach unterm 21. Juli 1843 in besonderer Cabinetsordre Allerhöchst Seine Geneigtheit aus, die Concession zum Bau dieser Bahn zu ertheilen. Dieselbe wurde aber Gegenstand eines besonderen Unternehmens, zu welchem sich eine neue Gesellschaft bildete. Dieser ward seitens der Behörde anheim gegeben, die Berlin-Potsdamer Bahn nach § 45 des Eisenbahngesetzes von 1838 gegen Entrichtung eines zu vereinbarenden Bahngeldes für ihren Betrieb mit zu benutzen; indess erschien dies beiden Gesellschaften mit zu grossen Schwierigkeiten und Gefährlichkeiten verbunden, so dass also schon damals bei dem immerhin noch schwachen und leicht übersehbaren Verkehr die Paragraphen des Gesetzes über Mitbenutzung der Bahn seitens anderer Transportunternehmer als unanwendbar befunden wurden. Andererseits war der neuen Gesellschaft freigestellt, die Linie Berlin-Potsdam für Rechnung der Eigenthümerin allein in Betrieb zu nehmen oder aber dieselbe anzukaufen, was Letzteres denn geschah. Die Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft beschloss demnach in der Generalversammlung vom 11. Dezember 1844 den Verkauf ihrer Bahn mit Rechnung vom 1. Januar 1845 für den Preis von 6 000 000 Mk. in 4 procentigen Pr.-Obligationen der neuen Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisen-

bahngesellschaft auf ihre St.-Actien im Betrage von 3 000 000 Mk. und Umtausch der noch in Umlauf befindlichen Pr.-Actien mit 1 101 600 Mk. in gleichfalls 4 procentige Pr.-Obligationen.

Bis zur Eröffnung der neuen Bahn nach Magdeburg-Friedrichsstadt am 7. August 1846 erfolgte die Verwaltung der Linie Berlin-Potsdam noch durch deren eigene Direction, für Rechnung jedoch der neuen Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft.

Berlin-Potsdamer Eisenbahnpapiere giebt es demnach nicht mehr im Verkehr.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Nachdem bereits 1841 durch die Berlin-Anhaltische und die Magdeburg-Leipziger Bahn eine Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Magdeburg via Wittenberg-Köthen hergestellt, und nachdem auch die Anschlussbahnen jenseits Magdeburgs bis Deutz (Köln) theils bereits begonnen, theils zur Ausführung beschlossen waren, constituirte sich endlich 1843 eine Gesellschaft behufs Herstellung einer directen Eisenbahnverbindung von Berlin nach Magdeburg durch Bau der Strecke Potsdam-Magdeburg im Anschluss an die bereits 1838 eröffnete Bahn Berlin-Potsdam. Dieselbe nahm ihren Sitz in Potsdam.

Der Bau begann mit vorläufiger Genehmigung 1844. Die definitive Concession erfolgte unterm 17. August 1845 und erstreckte sich gleichzeitig auf den Erwerb der oben genannten Bahn Berlin-Potsdam.

Das Grundcapital wurde auf 12 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit 4 % Bauzinsen (bis incl. 1848) festgesetzt. Zum Erwerb der Strecke Berlin-Potsdam wurde ferner direct bei Concession eine 4procentige Anleihe privilegirt und zwar 6 000 000 Mk. in Prioritätsobligationen Lit. A zur Abfindung der St.-Actionäre der alten Bahn und 1 101 600 Mk. desgleichen Lit. B zur Einlösung der Prioritätsactien derselben.

Am 7. August 1846 wurde die Bahn bis zur Friedrichsstadt-Magdeburg dem Verkehr übergeben und gleichzeitig Berlin-Potsdam übernommen, worauf die Gesellschaft den Namen „Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft“ annahm. Bis in die innere Stadt Magdeburg konnte die Bahn erst nach Vollendung der drei erforderlichen Elbbrücken am 19. August 1848 eröffnet werden, als letztes Stück der durchgehenden Linie Berlin-Magdeburg-Braunschweig-Hannover-Minden-Deutz (Köln).

Mehr denn zwei Jahrzehnte bestand das Unternehmen nur aus der einen Linie Berlin-Magdeburg, gehörte aber gerade in dieser Periode zu den rentabelsten Deutschlands. Die erhebliche Abkürzung gegen den bisherigen Schienenweg via Köthen von 202 auf 147 km machte die Bahn bis zum heutigen Tage zu der unumschränkten Herrin des bedeutenden Verkehrs zwischen Berlin und Magdeburg, welch Letzteres nicht allein Provinzialhauptstadt, Hauptwaffenplatz und Festung ersten Ranges, sondern auch bedeutende Handelsstadt und in seinen Vororten Buckau und Neustadt hervorragender Fabrikort ist. Aber mehr noch als der Lokalverkehr befruchtete sie der Durchgangsverkehr der Linie Berlin-Köln sowie der von Berlin nach Bremen, wohin der ebenfalls 1847 eröffnete Schienenweg hinter Hannover abzweigt. Hierzu kam 1856 noch der Verkehr Berlin-Frankfurt a. M., indem durch Eröffnung der braunschweigischen resp. hannöverschen Strecke Börssum-Kreiensen und Göttingen-Cassel für diesen eine neue Route via Magdeburg geschaffen wurde, die sogar 15 km kürzer als die alte Thüringer ist. Um die Bahn dem immer stärker werdenden Verkehr gewachsen zu erhalten, besonders durch Anlage des zweiten Gleises, musste auch das Anlagecapital bedeutend erhöht werden, und es wurden mit Privilegium von 1846, 1847, 1849, 1851 5- und $4^1/_2$ procentige Anleihen im Gesammtbetrage von 21 367 800 Mk. und zu deren Tilgung andererseits wieder 1862 eine nur 4procentige Anleihe im Betrage von 21 000 000 Mk. durch Ausgabe von Obligationen „Lit. C neue Emission“ aufgenommen.

1859/60 waren ferner neue, den alten gleichberechtigte St.-Actien im Betrage von 3 000 000 Mk. zur Vermehrung der Betriebsmittel und zu Erweiterungsbauten ausgegeben worden. Die Stammstrecke war somit am Schluss der ersten Periode mit 15 000 000 Mk. St.-Actien und 28 101 600 Mk. 4procentigen Obligationen A, B und C neuer Emission belastet, so dass auf 1 km ca. 293 208 Mk. kommen.

An Dividenden waren in dieser Zeit den St.-Actien gezahlt worden:

pro	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858
	$1^1/_2$	3	$3^1/_2$	$3^1/_2$	4	4	$5^1/_2$	7	9	7 %
pro	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868
	7	9	11	14	14	16	16	16	16	17 %
pro	1869	1870	1871							
	18	20	14 %							

im Durchschnitt also $10^1/_4$ %.

Zu bemerken ist noch, dass die Gesellschaft von 1849 bis ult. 1866 die Magdeburg-Halberstädter Bahn in Betrieb gehabt hatte.

Die zweite Periode, von 1872 bis zur Verstaatlichung der Bahn, ist die Zeit der Neubauten zur Abwehr der schweren Concurrenz durch die Berlin-Lehrter Linie und des materiellen Niedergangs des Unternehmens.

In Magdeburg gingen bislang die nach Westen bestimmten Transporte auf die Linie Magdeburg-Oschersleben der Magdeburg-Halberstädter und dort auf die Braunschweigischen Bahnen über. Einerseits nun war es das Bestreben der Gesellschaft, diese Transporte auf eigenen Linien über Magdeburg hinaus weiter führen zu können, und andererseits war eine Abkürzung des bisherigen Weges wohl möglich, so dass sie Gefahr lief, für den durchgehenden Verkehr durch einen anderen Unternehmer abgebaut zu werden. Beide Gesichtspunkte bestimmten die Gesellschaft 1863 zu dem Project, aus der alten Strecke heraus westlich Genthins zusammen mit der braunschweigischen Regierung eine Abkürzungslinie über Helmstedt nach der Stadt Braunschweig zu bauen, und 1864 wurde die Concession für die Strecke Hohenwarthe-Helmstedt in Aussicht gestellt. Während hierüber noch die Verhandlungen mit der Regierung schwebten, proponirte diese der Gesellschaft den Bau einer Linie von Berlin nach Lehrte vor Hannover, doch wurde eine Einigung hierüber nicht erzielt. Nachdem hierauf diese Linie der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft concessionirt war, musste die B.-P.-M. Gesellschaft nicht allein den Bau von Abkürzungslinien, sondern als Ausgleich für den unausbleiblichen schweren Ausfall im Berliner Durchgangsverkehr weitere ganz neue Verkehrsbeziehungen ins Auge fassen. Sie liess deshalb das Hohenwarther Project, welches nur dem ersteren Gesichtspunkt Rechnung getragen hätte, fallen, beschloss dagegen die alte Strecke Burg-Magdeburg durch Verlegung um 5 km zu kürzen und weiterhin nach Einigung mit den in gleichem Masse gefährdeten Braunschweigischen Bahnen von Magdeburg über Eilsleben nach Helmstedt 47,8 km und von Eilsleben nach Jerxheim 28,5 km lang zu bauen. Durch das erste und zweite Project wurde bei gleichzeitigem Bau von Helmstedt nach Braunschweig seitens der Braunschweigischen Bahnen für die Route Berlin-Köln eine Abkürzung von 22 km erzielt.

Gleichzeitig trat aber die Gesellschaft durch den Neubau Magdeburg-Helmstedt-Braunschweig neu in den wichtigen Verkehr von Magdeburg, Leipzig und weiter her nach Hannover und Bremen ein, der bis jetzt ausschliesslich der Magdeburg-Halberstädter Bahn zugefallen war. Durch Eilsleben-Jerxheim endlich wurde eine wenn auch nur geringe Abkürzung für den Verkehr

nach Frankfurt a. M. via Kreiensen geschaffen, für die B.-P.-M. Gesellschaft aber vor Allem der Vortheil, mit 58 km mehr als bisher an diesem Verkehr betheiligt zu sein.

Hierbei beschränkte sich auf der Theilstrecke Schöningen-Jerxheim der Neubaulinie Eilsleben-Jerxheim der Bau auf Legen eines zweiten Gleises, da dieselbe als Theil der braunschweigischen Linie Jerxheim-Helmstedt bereits gebaut und im Betriebe war. Die Concession zu diesen Projecten erfolgte 1868/69 und mit ihr das Privilegium zur Emittirung von 15 000 000 Mk. neuer St.-Actien, den alten gleichberechtigt, und von 21 000 000 Mk. 5procentiger Obligationen Lit. D, welch letztere aber schon 1872 durch $4^1/_2$ procentige eingelöst wurden. Hierin ist auch das Capital zum Umbau des Bahnhofes in Berlin mit 6 570 000 Mk. enthalten. Magdeburg-Helmstedt und Eilsleben-Jerxheim wurden 1872 und die neue Strecke Burg-Magdeburg mit neuer Elbbrücke unterhalb Magdeburgs 1873 eröffnet, wobei die alte Strecke Burg-Gerwisch niedergelegt wurde und der Theil Gerwisch-Magdeburg, 11 km lang, nur für den Güterverkehr in Betrieb blieb.

Um den Verkehr von Leipzig nach Hannover und Bremen noch mehr auf ihre Linien zu ziehen, schuf die Gesellschaft in Gemeinschaft mit der Berlin-Anhalter Bahn eine neue Linie Magdeburg-Leipzig via Zerbst, wozu sie selbst mit Concession von 1871 einen Neubau von nur 30,3 km von Biederitz der Strecke Burg-Magdeburg bis zur anhaltischen Grenze gegen Zerbst auszuführen hatte. Diese neue Magdeburg-Leipziger Linie wurde 1874 dem Verkehr übergeben. Endlich baute die Gesellschaft noch mit Concession von 1871 die 12 km lange, dem Vergnügungsverkehr dienende Wannseebahn zwischen Zehlendorf und Neuendorf, Beides Stationen der Strecke Berlin-Potsdam, die 1874 eröffnet wurde. Zu diesen beiden Bauten, zur Vermehrung der Betriebsmittel und zur Einlösung der 5 procentigen Anleihe von 1869 Lit. D wurden 1872: $4^1/_2$ procentige Obligationen Lit. D im Betrage von 30 000 000 Mk. und 1873 neue den alten gleich berechtigte St.-Actien im Betrage von 12 000 000 Mk. ausgegeben.

Als weitere Massnahme gegen die schwere Concurrenz der Berlin-Lehrter Linie übernahm die Gesellschaft, als 1870 das Herzogthum Braunschweig seine Bahnen verkaufte, die Hälfte der St.-Actien im Betrage von 18 000 000 Mk., deren Erwerb ihr aber 19 003 751 Mk. kostete, und emittirte hierzu ihrerseits wieder neue St.-Actien im Betrage von 18 000 000 Mk. Die andere Hälfte der Braunschweigischen St.-Actien übernahm die gleich interessirte, sich westlich anschliessende Bergisch-Märkische Bahn, so dass diese

beiden Gesellschaften als einzige Actionäre die „Braunschweigische Privatbahngesellschaft“ bildeten.

Endlich trat 1874 die Gesellschaft dem Vertrage über Erbauung der Berliner Stadtbahn bei, laut dessen sie sich mit 6 000 000 Mk an diesem ursprünglichen Privatunternehmen zu betheiligen hatte. Als aber dasselbe in der beabsichtigten Weise ins Stocken gerieth, übernahm 1878 der Staat diesen Bau, wobei die Gesellschaft der von ihr bereits eingezahlten 2 400 000 Mk. verlustig ging, hiergegen aber den Anschluss an die neue Bahn sowie Uebernahme und Durchführung ihrer Züge auf derselben gewährleistet bekam. Die Ausführung dieser Anschlussstrecke erfolgte jedoch erst nach Verstaatlichung des Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahnunternehmens.

Zur Vermehrung der Betriebsmittel speciell waren 1873 noch $4^1/_2$ procentige Obligationen Lit. E im Betrage von 6 000 000 Mk. und endlich von der 1874 zur Betheiligung an der Stadtbahn, zum Anschluss an Stadt- und Ringbahn sowie zur Vollendung der Wannseebahn und der Linie Biederitz-Zerbst privilegirten $4^1/_2$ procentigen Anleihe Lit. F Obligationen im Betrage von 9600000 Mk. ausgegeben worden.

Hiernach stellte sich das begebene Anlagecapital auf:

	42 000 000 Mk.	in St.-Actien für eigene Strecken,
	18 000 000 „	in St.-Actien für Betheiligung an den Braunschweigischen Bahnen,
Summa	60 000 000 Mk.	in St.-Actien.

Ferner:

6 000 000 Mk.	in 4 procentigen Obligationen	Lit. A	von	1845
1 101 600 „	in 4 „ „	Lit. B	„	1845
21 000 000 „	in 4 „ „	Lit. C	„	1862
30 000 000 „	in $4^1/_2$ „ „	Lit. D	„	1872
6 000 000 „	in $4^1/_2$ „ „	Lit. E	„	1873
9 600 000 „	in $4^1/_2$ „ „	Lit. F	„	1874

Summa 73 701 600 Mk. in Anleihen.

Die Länge der im Betrieb befindlichen Linien belief sich, wie vorstehend einzeln entwickelt, auf 271,3 km; hiervon ist aber die Strecke Schöningen-Jerxheim, die der Braunschweigischen Bahn gehört und auf welcher die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft nur das zweite Gleis legen liess, mit 11,1 km in Abzug zu bringen. Die so verbleibenden 260,2 km sind mit 115 701 600 Mk. belastet, indem von dem vorstehend aufgeführten Anlagecapital die für Ankauf der Braunschweigischen Eisenbahnactien emittirten

18 000 000 Mk. St.-Actien abzurechnen sind. Es stellt sich somit die Belastung für 1 km auf ca. 444 664 Mk., so dass diese Bahn mit zu den theuersten Deutschlands gehört, während sie am Schluss ihrer ersten Periode, wie vorstehend entwickelt, den mittleren Durchschnitt gehalten hatte.

Das ausnehmend hohe Anlagecapital und die Abnahme des Verkehrs in Folge der schweren Concurrenz durch Berlin-Lehrte sowie die in gleicher Veranlassung geringe Dividende der einen Vermögensbestandtheil bildenden Braunschweigischen Eisenbahn-St.-Actien liessen denn auch die Reinerträge in der zweiten Periode bedeutend fallen, so dass sich die Dividenden der St.-Actien nur noch wie folgt stellten:

pro	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
	8	4	$1^2/_3$	3	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^1/_2$ %

im Durchschnitt also $3^5/_6$ %, während des ganzen Bestehens der Bahn aber im Durchschnitt 8,77 %.

Zu erwähnen bleibt noch, dass die Gesellschaft Anfang der siebziger Jahre in Gemeinschaft mit der Hessischen Ludwigsbahn die Herstellung einer neuen Route von Berlin nach Frankfurt a. M. erörterte durch Neubau der Strecken Potsdam-Belzig-Barby-Calbe-Bernburg-Aschersleben-Sangerhausen-Artern-Frankenhausen-Mühlhausen-Hersfeld; jedoch bemächtigte sich dieses Projectes allerdings unter einiger Aenderung der Trace die preussische Regierung in der Berlin-Wetzlarer Bahn.

1878 trat der Staat mit der Gesellschaft behufs Ankaufs der Bahn in Unterhandlung, und diese führte nach mehrfachen Weiterungen dahin zum Abschluss, dass die Bahn laut Gesetz vom 14. Februar 1880 mit Rechnung vom 1. Januar 1879 am 1. April 1880 in Verwaltung und Betrieb und am 1. Januar 1883, bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft, in das volle Eigenthum des Staats überging. Die Bahn wurde der königlichen Eisenbahndirection in Magdeburg unterstellt.

Der Staat gab den St.-Actien zunächst eine feste Rente von 4 % und eine Convertirungsprämie von 3 Mk. pro Actie. Bei dem Umtausch ab 2. Januar 1882 wurde für je eine Actie à 300 Mk. ein 4 procentiger Staatsschuldschein der consolidirten Anleihe in gleichem Nennwerth gegeben.

Hiernach stellte sich der Kaufpreis für den Staat, wie folgt:

für 60 000 000 Mk. St.-Actien	60 000 000 Mk.	in 4 proc. Consols
und an Convertirungsprämie	600 000 „	
Summa	60 600 000 Mk.	

wozu noch die Anleihen mit umlaufend 67 923 000 Mk. kamen, während ihm an Fonds 5 188 476 Mk. zufielen.

Noch sei erwähnt, dass die Anschlussgleise an die Berliner Verbindungsbahn, an die Magdeburg-Halberstädter Bahn bei Magdeburg, und nach zwei Kohlengruben im Braunschweigischen zusammen eine Länge von 9,8 km hatten.

Bei Uebergang der Bahn in das Eigenthum des Staats waren 4- und 4½ procentige Anleihen vorhanden. Behufs Zinsersparniss tauschte jener bereits 1887 die 4 procentige Lit. B von 1845 sowie die 4½ procentige Lit. D von 1872, Lit. E von 1873 und Lit. F von 1874 in 3½ procentige Consols um und kündigte die hierzu nicht angemeldeten Stücke dieser Anleihen per 2. Januar resp. 1. Juli 1887 zur baaren Einlösung. Neuerdings ist das Umtauschverfahren in 3½ procentige Consols auch auf die 4 procentige Anleihe Lit. C von 1862 ausgedehnt worden. Der Umtausch erfolgt seit dem 1. Januar 1890, während die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar 1890 bereits zur baaren Einlösung gekündigt sind.

Somit verbleiben hinfort nur noch die 4 procentigen Pr.-Obligationen Lit. A von 1845 in Umlauf. Dieselben sind dem Privileg nach unkündbar und daher auch vor einem Umtausch in Consols geschützt; sie unterliegen nur der planmässigen Tilgung, welche bis 1901 dauert. Die Stücke dieser Anleihe lauten auf 600 Mk., Zinstermine 2. Januar und 1. Juli; jährliche Tilgung mit ½ % plus Zinszuwachs; Verloosung im Dezember oder Januar auf 1. Juli; Verjährung der nicht abgehobenen Zinsen nach vier Jahren vom Tage der Fälligkeit an und der ausgeloosten, nicht abgehobenen Stücke nach dreizehn Jahren. In Umlauf befanden sich ult. März 1889 noch 2 325 600 Mk. Der Cours derselben betrug am 31. Dezember 1889 an der Berliner Börse 100 %.

Berliner Stadtbahn.

Das Verdienst, das Project zum Bau einer Stadtbahn in Berlin aufgestellt zu haben, gebührt der inzwischen längst aufgelösten Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft. Dasselbe ging dahin, von einem Punkte in der Nähe des Ostbahnhofes in Berlin durch die Stadt (unter Ueberführung der Bahn über die Strassen) bis nach Charlottenburg mit Einmündung in die Berlin-Wetzlarer Bahn zu bauen. Zur Ausführung dieses Projectes traten 1873 der preussische Staat, die oben genannte Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft, die

Berlin-Potsdam-Magdeburger, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft zu einer Actiengesellschaft zusammen, welche 1874 mit Sitz in Berlin concessionirt wurde. Die Gesellschaften der anderen in Berlin mündenden Bahnen — Berlin-Anhalt, Berlin-Görlitz und Berlin-Stettin — hatten die Betheiligung abgelehnt.

Von dem auf 48 000 000 Mk. in Actien veranschlagten Baucapital sollten übernehmen:

der Staat	21 000 000	Mk.
die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft	12 000 000	„
die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn	6 000 000	„
die Magdeburg-Halberstädter Bahn	6 000 000	„
und die Berlin-Hamburger Bahn	3 000 000	„

Bau und Betrieb sollte vom Staat ausgeführt werden.

Der Bau begann nach Einsetzung einer besonderen königlichen Direction, und nachdem die Trace mit Beginn vom Schlesischen Bahnhof festgestellt war, am 18. Oktober 1875. Noch in demselben Jahre wurde bereits der obige Voranschlag um 11½ Million Mk. erhöht. Die Eisenbahnbaugesellschaft blieb schon nach Zahlung der ersten Rate von 20 % in Folge ihrer pecuniären Verwickelungen mit den ferneren Ratenzahlungen im Rückstande und schied deshalb aus der Gesellschaft aus. Die von ihr übernommenen Actien wurden cassirt und die bereits eingezahlten 2 400 000 Mk. als verfallen erklärt. Aber auch die drei betheiligten Eisenbahngesellschaften wurden über die finanziellen Aussichten des Unternehmens besorgt und traten 1877 mit dem Staat in neue Verhandlungen, die dahin führten, dass sich 1878 die Stadtbahngesellschaft auflöste und der Staat mit Gesetz vom 26. Juni 1878 den Weiterbau auf eigene Kosten übernahm.

Hierbei wurden die von den Gesellschaften eingezahlten 40 %, das ist

Berlin-Potsdam-Magdeburg .	2 400 000	Mk.
Magdeburg-Halberstadt . .	2 400 000	„
Berlin-Hamburg	1 200 000	„
Summa	6 000 000	Mk.

von jenen fallen gelassen, ihnen dafür aber der Anschluss ihrer Strecken an die Stadtbahn, sowie Uebernahme und Durchführung ihrer Züge auf derselben gewährleistet.

Die Bahn wurde 11,26 km lang und mit 4 Gleisen versehen, von denen zwei dem Durchgangsverkehr und zwei dem Stadtverkehr dienen, am 7. Februar 1882 eröffnet und der königlichen Direction Berlin unterstellt.

Nach Verstaatlichung der Berlin-Görlitzer Bahn wurde auch diese noch an die Stadtbahn angeschlossen.

Berliner Stadtbahnpapiere giebt es nach Obigem nicht mehr.

Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Schon 1835 hatte sich in Stettin ein Comité zur Austrebung einer Eisenbahn von Berlin nach Stettin gebildet und 1836 auch die vorläufige königliche Genehmigung zur Herstellung einer solchen erhalten. Indess brachte das Privatcapital trotz der umfangreichen geschäftlichen Beziehungen zwischen Berlin und Stettin dem geplanten Unternehmen nur geringes Vertrauen entgegen, so dass 1839 überhaupt erst die Bildung einer Actiengesellschaft möglich wurde, das ganze veranschlagte Grundcapital aber erst aufgebracht werden konnte, nachdem der Altpommersche Communallandtag für dasselbe auf die ersten 6 Betriebsjahre eine 4 procentige Zinsgarantie übernommen hatte, welche aber, wie wir schon jetzt bemerken wollen, nie in Anspruch genommen zu werden brauchte. Hierauf erfolgte unterm 12. Oktober 1840 die Allerhöchste definitive Concession zum Bau und Betrieb der Linie Berlin-Stettin.

Dieselbe wurde 1841 in Bauangriff genommen und 133,5 km lang, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Berlin-(Neustadt)Eberswalde am 1. August 1842, in ihrer ganzen Ausdehnung bis Stettin am 16. September 1843 dem Verkehr übergeben. Noch während des Baues dieser Stammstrecke beschloss die Gesellschaft die Herstellung einer Zweigbahn nach der industriereichen Stadt Stargard i. Pommern. Dieselbe wurde 1844 concessionirt und 35,5 km lang 1846 dem Betriebe übergeben.

Zehn Jahre hindurch bestand das Unternehmen nur aus diesen beiden Linien, indess erlangten dieselben in dieser Zeit erhöhte Bedeutung durch Erbauung der Anschlussbahn Stargard-Krenz-Posen seitens einer besonderen Eisenbahngesellschaft, sowie weiterhin durch den Bau der königlich preussischen Ostbahn Krenz-Bromberg-Danzig-Königsberg. Hierdurch fiel den Linien der Berlin-Stettiner Bahn der ganze Durchgangsverkehr vom Westen nach den Provinzen Posen und Preussen zu; 1857 gingen sie desselben aber wieder verlustig durch Eröffnung der Staatsbahnlinie Kreuz-Frankfurt a. O. im Anschluss an die bereits früher eröffnete Strecke Frankfurt a. O. - Berlin. Im Interesse eines einheitlichen Betriebes

zwischen Stettin und Posen hatte die Berlin-Stettiner Gesellschaft ihre Stargarder Zweigbahn von Eröffnung der Stargard-Posener Bahn in 1847 dieser neuen Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb gegeben, von 1860 an sie aber wieder selbst übernommen.

Die weiteren Neubauten der Gesellschaft sind in zwei Gruppen zu zerlegen, in diejenigen, welche sie hauptsächlich auf Veranlassung des Staates unter dessen Zinsgarantie, und diejenigen. welche sie aus eigener Initiative hergestellt hat.

Die ersteren sind die Hinterpommersche Bahn in der Linie Stargard-Köslin mit Zweig von Belgard nach Colberg und der Colberger Hafenbahn laut Vertrag von 1856, deren Fortsetzung von Köslin bis Danzig laut Vertrag von 1866 und die Vorpommersche Bahn in der Linie Angermünde-Stralsund nebst Hafenbahn daselbst mit Zweigen von Pasewalk nach Stettin und von Züssow nach Wolgast laut Vertrag von 1861.

Inhaltlich der betreffenden Verträge übernahm der Staat für das in 4 procentigen Obligationen aufzubringende Anlagecapital der Hinterpommerschen Bahn nebst Fortsetzung bis Danzig die Garantie für die letzten $3^1/_2$ % der Zinsen, während für das erste $^1/_2$ % die Gesellschaft einzutreten hatte. Bei der Vorpommerschen Bahn übernahm der Staat die volle Zinsgarantie des in $4^1/_2$ procentigen Obligationen aufzubringenden Anlagecapitals. Die Amortisation des Anlagecapitals für diese sämmtlichen Strecken war nur eine bedingte aus dem etwaigen Reinertrage dieser über die statutenmässigen Zinsen und ist während des selbstständigen Bestehens der Berlin-Stettiner Bahn nie möglich gewesen. Die Bestimmungen über die Vertheilung des Reinüberschusses aus diesen Linien sind bedeutungslos geblieben, da ein solcher nie erzielt worden ist. Dagegen bestimmten die Verträge noch besonders, dass der Staat berechtigt sein solle, diese Strecken in Verwaltung und Betrieb zu nehmen, wenn fünf Jahre hintereinander Zuschuss erforderlich gewesen wäre. Die Hinterpommersche Bahn wurde in einer Länge von 172,50 km 1859, deren Fortsetzung nach Danzig mit 197,4 km 1869/70 und die Vorpommersche Bahn 239 km lang 1863 dem Verkehr übergeben.

Aus eigener Initiative baute die Gesellschaft mit Concession von 1863 von Station Eberswalde der Stammbahn eine Zweigbahn nach Wriezen mit zunächst nur lokaler Bedeutung, 31,6 km lang, und mit Concession von 1865 von Pasewalk, Station der Vorpommerschen Bahn bis an die mecklenburgische Grenze im Anschluss an die Friedrich-Franz Bahn behufs Herstellung einer kürzeren Verbindung nach Hamburg und Bremen, 23,7 km lang.

Diese beiden Strecken wurden gleichzeitig Ende 1866 eröffnet. Später wurde die Gesellschaft veranlasst, um gegenüber den grossen Neubauprojecten der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn bis nach Stettin für den Verkehr von Stettin nach Schlesien und Oesterreich einigermassen concurrenzfähig zu bleiben, die Wriezener Zweigbahn von da bis nach Frankfurt a. O. zu verlängern, und zur weiteren Abkürzung aus dem ersten Theil der Wriezener Zweigbahn von Freienwalde nördlich nach Angermünde an der Stammstrecke zu bauen, sowie endlich, um sich für den überseeischen Verkehr von dem Zufrieren des Haffs unabhängig zu machen, Swinemünde als Hafen von Stettin durch Bau einer Bahn von Swinemünde nach Station Ducherow der Vorpommerschen Bahn mit in ihr Bahnnetz zu ziehen. Sie erhielt 1872 die Concession zu diesen Linien, und dieselben wurden mit Baubeginn in 1874 mit einer Gesammtlänge von $121{,}_2$ km 1876/77 eröffnet.

Für die Stammstrecke Berlin-Stettin waren ursprünglich 8 172 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. bei 4 % Bauzinsen emittirt worden, doch musste zur Fertigstellung derselben 1843 noch eine 4 procentige Anleihe von 1 500 000 Mk. aufgenommen werden. Zum Bau der Zweigbahn nach Stargard und der im letzten Absatz genannten nicht staatlich garantirten Linien, sowie zur besseren Ausrüstung der Stammbahn, Erbauung des zweiten Gleises und Vermehrung der Betriebsmittel wurden weiterhin in der Zeit von 1844 bis 1876 den alten gleichberechtigte St.-Actien im Gesammtbetrage von 53 973 000 Mk. emittirt und mit Privilegium von 1848, 1865 und 1873: $4^1/_2$- und 5 procentige Obligationen von zusammen 24 600 000 Mk. ausgegeben, hieraus aber auch die erste Anleihe von 1843 eingelöst. Das Gesammtanlagecapital dieser nicht garantirten Strecken stellte sich hiernach auf 86 745 000 Mk. und die Gesammtlänge dieses Netzes auf $345{,}_5$ km, so dass auf 1 km circa 251 070 Mk. entfallen.

Das concessionirte Anlagecapital der garantirten Strecken betrug bei der Hinterpommerschen Bahn 34 500 000 Mk., wovon jedoch 11 400 Mk. unbegeben geblieben sind, mithin pro 1 km circa 199 934 Mk., bei Köslin-Danzig 30 000 000 Mk., wovon jedoch 2 393 100 Mk. unbegeben geblieben sind, mithin pro 1 km circa 139 852 Mk. und bei der Vorpommerschen Bahn 36 000 000 Mk., mithin pro 1 km circa 150 627 Mk.

Wenden wir uns nun der Rentabilität des Unternehmens zu, so hat sich bei der Grösse sowie der industriellen und commerciellen Bedeutung von Berlin und Stettin die der Stammbahn und ihrer

18

directen Zweigbahnen sehr günstig gestaltet, so dass den St.-Actien alljährlich meist hohe Dividenden gezahlt werden konnten.

Dieselben betrugen:

pro	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853
	5	$5^1/_6$	$5^1/_4$	6	4	$5^1/_5$	$6^1/_2$	$7^2/_3$	8	8 %
pro	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863
	9	$9^1/_2$	$9^5/_{12}$	$9^7/_{12}$	6	$5^3/_5$	$6^1/_6$	$7^1/_{12}$	$7^5/_{11}$	$8^1/_3$ %
pro	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873
	$7^5/_6$	8	$8^7/_{12}$	8	$8^1/_6$	$9^1/_6$	$9^1/_6$	$11^5/_{12}$	$12^3/_4$	$10^3/_4$ %
pro	1874	1875	1876	1877	1878	} im Durchschnitt 6,60 %.				
	$9^1/_{12}$	9	$8^9/_{10}$	$7^1/_{10}$	$3^1/_5$ %					

Auf den garantirten Linien dagegen stellten sich die Verkehrsverhältnisse und damit die Rentabilität sehr ungünstig, so dass der Staat alljährlich bedeutende Zuschüsse leisten musste. Dieselben bezifferten sich bis ult. 1877 bei der Hinterpommerschen Bahn auf 13 788 325 Mk. und bei Köslin-Danzig auf 6 140 379 Mk. Auf Grund des aus den betreffenden Verträgen ihm zustehenden Rechtes nahm der Staat vom 1. Januar 1878 an die Hinterpommersche Bahn und deren Verlängerung bis Danzig für Rechnung der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb und unterstellte diese Linien der königlichen Direction der Ostbahn in Bromberg. Gleichzeitig gab er die Absicht kund, auch die Vorpommersche Bahn, für welche die Zuschüsse ult. 1878 den Betrag von 14 788 449 Mk. erreichten, in Verwaltung und Betrieb zu nehmen. Inzwischen aber bot die Gesellschaft, durch die bereits oben erwähnte Concurrenz der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn und die der Berliner Nordbahn (Berlin-Stralsund) auf das empfindlichste bedroht, dem Staat das ganze Unternehmen zum Kauf an, und die Verhandlungen führten dahin zum Abschluss, dass die ganze Bahn laut Gesetz vom 20. Dezember 1879, mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres, am 1. Februar 1880 in Verwaltung und Betrieb und 1885, bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner und Auflösung der Gesellschaft, in das volle Eigenthum des Staates überging. Derselbe gab zunächst den St.-Actien eine feste Rente von $4^3/_4$ % und bei dem späteren Umtausch dieser ab 1. Februar 1883 für 2 St.-Actien à 600 Mk. (= 1200 Mk.) 2 Stück 4 procentige Staatsschuldverschreibungen à 600 Mk. = 1200 Mk. und 1 Stück $4^1/_2$ procentige Staatsschuldverschreibungen à 200 Mk. = 200 Mk., Summa 1400 Mk.

Der Kaufpreis stellte sich somit

für 62 145 000 Mk. St.-Actien auf 62 145 000 Mk. in 4 proc. Staatsschuldverschreibung
und 10 357 500 „ in $4^1/_2$ „ „
Summa 72 502 500 Mk.

wozu noch die Anleihen mit umlaufend 120 882 300 Mk. kamen, während dem Staat an Fonds 9 452 580 Mk. zufielen.

Die Hinterpommersche Bahn blieb bei der Direction der Ostbahn, die Stammbahn und die Vorpommersche Bahn erhielten zunächst eine besondere königliche Direction, wurden dann aber ab 1. Januar 1881 der königlichen Direction in Berlin unterstellt.

Die vom Staat gegebene Rente von $4^3/_4$ % und der dieser genau entsprechende Kaufpreis ist entgegen der Durchschnittsdividende auffallend niedrig, doch war die Gesellschaft zur Annahme des Gebots genöthigt, da, wie schon das Jahr 1878 zeigt, das Unternehmen durch die 1877/78 erfolgte Eröffnung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Linien bis nach Stettin und der Berliner Nordbahn stark entwerthet war.

Zum Schluss sei noch erwähnt, dass die Berlin-Stettiner Gesellschaft die von einer besonderen Gesellschaft gebaute Angermünde-Schwedter Eisenbahn von deren Eröffnung 1873 an in Betrieb gehabt hatte, zuerst gegen Zahlung von $33^1/_3$ % der Bruttoeinnahmen, von 1878 an aber gegen ein jährliches Fixum von 36 000 Mk. In diesen Vertrag trat der Staat bei Uebernahme der Berlin-Stettiner Bahn ein, und demgemäss ging die Angermünde-Schwedter Bahn gleichzeitig in Staatsbetrieb über, bis er auch diese per 1. Januar 1887 käuflich erwarb.

Bei Uebergang der Bahn in den Besitz des Staates waren $4^1/_2$- und 4 procentige Anleihen vorhanden. Die ersteren kündigte derselbe bereits per 1. April resp. 1. Juli 1880 zur baaren Einlösung, es waren dies die I. Emission von 1848, die IV. Emission von 1861, die V. Emission von 1860 und die VII. Emission von 1863. Neuerdings sind auch die drei anderen, die 4 procentigen Anleihen und zwar die II. Emission von 1856, die III. Emission von 1858 und die VI. Emission von 1867 zum Umtausch in $3^1/_2$ procentige Consols aufgerufen. Derselbe beginnt am 1. April 1890. Die hierzu nicht angemeldeten Stücke der III. Emission von 1858 sind bereits per 1. Oktober 1889 und die der II. und VI. Emission per 1. April 1890 zur baaren Einlösung gekündigt.

Nach Beendigung des Umtauschverfahrens giebt es somit keine Berlin-Stettiner Eisenbahnpapiere mehr im Verkehr.

Bonn-Kölner Eisenbahn.

Dieselbe ist die erste Bahn parallel dem Rhein gewesen, die erste, die es unternahm, mit der Flussschifffahrt in directe Concurrenz zu treten. Schon 1833 war in Köln ein Comité zusammengetreten zur Erstrebung einer Eisenbahnverbindung zwischen den Städten Köln und Bonn auf dem linken Rheinufer, und 1837 hatte sich auch zur Verwirklichung dieses Projectes die erforderliche Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Bonn constituirt, doch erhielt dieselbe erst am 6. Juli 1840 die landesherrliche Concession, und erst vier Jahre später, am 15. Februar 1844, wurde die nur 32,9 km lange Strecke dem Verkehr übergeben. Die auffällige Verzögerung im Bahnbau hatte darin ihren Grund, dass man nicht einmal im Schooss der Gesellschaft selbst und noch weniger mit den Behörden der Stadt Bonn sich über die Lage des dortigen Bahnhofes einigen konnte, so dass schliesslich Ende 1842 das zuständige Finanzministerium die Entscheidung treffen musste.

Das Grundcapital war ursprünglich auf 2 628 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. festgesetzt gewesen, wurde aber bereits 1846 auf 3 153 600 Mk. St.-Actien erhöht, wozu mit Privileg von 1848 noch eine 5 procentige Anleihe von 345 900 Mk. getreten war. 1853 beschloss die Gesellschaft in der Absicht, ihr Unternehmen allmählich südlich bis Bingen auszudehnen, zunächst den Weiterbau bis Rolandseck (am Fusse des Siebengebirges) und erhielt hierzu 1854 die Concession.

Hierbei gab sie auf Veranlassung des Staates ihre Einwilligung zur etwaigen Verschmelzung ihres Unternehmens mit einer anderen auf dem linken Rheinufer nach Coblenz oder weiter stromauf zu concessionirenden Bahn, jedoch nur unter der Bedingung, dass ihre St.-Actien von dieser zum Nennwerth übernommen und gleiche Dividende mit deren eigenen Actien erhalten sollten, in minimo aber $5^1/_2$ %.

Zu dieser neuen Strecke bis Rolandseck, welche 13,9 km lang, 1855/56 eröffnet wurde, sowie zur Einlösung der ersten 5 procentigen Anleihe von 1848 nahm die Gesellschaft mit Privileg von 1854 eine $4^1/_2$ procentige Anleihe von 2 250 000 Mk. auf, und es erreichte hiermit das Gesammtanlagecapital die Höhe von 5 403 600 Mk., mithin für 1 km 111 188 Mk.

Die Hauptseite des Verkehrs bildete hier die Personenbeförderung; der Güterverkehr war, da die Massentransporte der Rheinschifffahrt verblieben, verschwindend gering und betrug meist



unter $^1/_{10}$ der Gesammteinnahme. Die Rentabilität stellte sich trotzdem, Dank der niedrigen Belastung des Unternehmens, günstig und die St.-Actien erhielten an Dividenden

pro	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853
	5	7	$7^1/_2$	$6^1/_2$	5	5	6	5	5	5 %

pro	1854	1855	1856	
	6	$6^1/_3$	6 %	im Durchschnitt 5,79 %.

Auf Grund der bei Concessionirung von Bonn-Rolandseck getroffenen Vereinbarung wurde das Unternehmen per 1. Januar 1857 mit der Rheinischen Eisenbahn verschmolzen.

Dieselbe tauschte die Bonn-Kölner St.-Actien in Rheinische St.-Pr.-Actien mit $5^1/_2$ % festen Zinsen, aber dem Anrecht auch auf höhere Dividende in gleicher Höhe wie die Rheinischen St.-Actien und später je nach Wunsch auch in Rheinische St.-Actien um. Die Pr.-Obligationen übernahm sie ohne Umtausch als Selbstschuldner; die alte Bonn-Kölner Gesellschaft löste sich demnach auf.

Als nunmehriger Bestandtheil des Rheinischen Unternehmens ging die Bonn-Kölner Eisenbahn 1880 mit in den Besitz des preussischen Staats über. Hierbei wurden die $5^1/_2$ procentigen Rheinischen St.-Pr.-Actien, welche im geschäftlichen Verkehr meist noch als Bonn-Kölner Actien bezeichnet wurden, in Staatspapiere umgetauscht. Der Zinsfuss der hierbei vom Staat selbstschuldnerisch übernommenen Bonn-Kölner Pr.-Obligationen wurde per 1. April 1886 auf 4 % herabgesetzt, dieselben 1887 aber in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht, während die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt worden waren.

Somit giebt es Bonn-Kölner Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Braunschweigische Staatseisenbahnen.

Das Herzogthum Braunschweig war der erste deutsche Staat, welcher sich zum Bau von Eisenbahnen auf Staatskosten entschloss. Sein Streben ging zunächst dahin, die voneinander getrennt liegenden drei Ländertheile durch Schienenwege miteinander zu verbinden. Die Ausführung musste jedoch auf die Verbindung des nördlichen mit dem mittleren Haupttheil beschränkt bleiben, da dem Weiterbau nach dem südlichen Theil in dem gerade hier steil abfallenden und besonders wild zerklüfteten Harzgebirge zumal nach dem damaligen Stand der Technik allzu grosse Hindernisse im Wege

standen. Die Terrainschwierigkeiten sind dort derartig, dass es noch jetzt (1889) keinen directen Schienenweg zwischen diesen beiden Theilen des Herzogthums giebt.

Dementsprechend wurde, nachdem mit dem damaligen Königreich Hannover die erforderlichen Verhandlungen angebahnt waren, indem die fragliche Bahn durch dessen Gebiet geführt werden musste, mit Gesetz vom 23. März 1837 die Ausführung einer Eisenbahn von der Hauptstadt Braunschweig südlich über Wolfenbüttel, Börssum und Vienenburg nach Harzburg angeordnet und der Bau am 22. August desselben Jahres begonnen. Inzwischen waren unterm 13. November 1837 die beregten Verhandlungen mit Hannover zum Abschluss gelangt, inhaltlich deren Braunschweig diese Linie auch innerhalb hannöverschen Gebiets auf eigene Kosten ausführte, während für Hannover das Recht vorbehalten wurde, aus dieser Linie heraus von Vienenburg nach Goslar zu bauen, welche Strecke ihrerseits wieder zum Theil auf braunschweigisches Gebiet entfiel; dieselbe gelangte jedoch unvergleichlich später zur Ausführung und erst 1866 zur Eröffnung. Hierbei garantirten sich die beiden Staaten Ueberlassung ihres fiscalischen Terrains unter Vorbehalt des Eigenthums zur Benutzung bei den Eisenbahnbauten gegen entsprechende Entschädigung sowie Befreiung von Gewerbesteuer und ähnlichen öffentlichen Abgaben, behielten sich auch gegenseitig das Kaufrecht der in dem eigenen Gebiet gelegenen Theilstrecken nach 50 Jahren von Ratifizirung des Vertrages ab gegen Zahlung des Taxwerthes vor.

Die erste Theilstrecke Braunschweig-Wolfenbüttel wurde am 1. Dezember 1838, die ganze 46 km lange Linie Braunschweig-Harzburg aber streckenweise bis zum 31. Oktober 1841 eröffnet. Die Schlussstrecke Vienenburg-Harzburg, auf welcher Steigungen von 1 : 45 vorkommen, wurde zuerst bergauf in Richtung nach Harzburg mit Pferden betrieben, während in Richtung Harzburg-Vienenburg die Züge ohne Zugkraft nur vermittelst ihres eigenen Gewichtes, selbstredend unter Anwendung zahlreicher Bremsen, zur Beförderung kamen. Dieselbe war deshalb zuerst auch nur in ganz leichtem Oberbau mit hölzernen Langschwellen und dünnen Plattschienen ausgeführt worden. Bald aber stellte sich die Unzulänglichkeit dieser Betriebsart heraus, und es wurde die Strecke zur Locomotivbahn umgebaut, worauf Anfang November 1843 durchgehender Locomotivbetrieb unter Anwendung besonders construirter Locomotiven eingeführt wurde. Zu gleicher Zeit war die Theilstrecke Braunschweig-Wolfenbüttel allerdings nur mit Rücksicht auf die inzwischen in Bauangriff genommene Linie Wolfenbüttel-

Oschersleben mit dem zweiten Gleise versehen worden; einschliesslich dieses betrug das Anlagecapital für die Braunschweig-Harzburger Eisenbahn 3 535 500 Mk., mithin für 1 km nur 76 858 Mk. Noch sei bemerkt, dass der Gütertransport erst nach Eröffnung der ganzen Linie am 1. November 1841 eingeführt wurde.

Die nächsten Projecte galten der Verbindung Braunschweigs östlich mit Preussen und westlich mit Hannover, und diese sind für das braunschweigische Eisenbahnwesen die weitaus wichtigsten, indem durch deren frühzeitige Ausführung der viel begehrte Verkehr zwischen Berlin und dem Rhein für die braunschweigischen Bahnen gewonnen wurde, da durch die hier in Frage kommenden Linien ein Stamm für diese norddeutsche Route gegeben war. Dieselben machten zunächst wieder den Abschluss von Staatsverträgen erforderlich, und zwar wurde mit Preussen unterm 10. April 1841 die Anlegung einer Eisenbahn von Magdeburg über Oschersleben nach Wolfenbüttel vereinbart, von welcher Linie die braunschweigische Regierung die Theilstrecke Wolfenbüttel-Oschersleben übernahm. Der Eisenbahnverbindung Braunschweigs westlich mit dem hannöverschen Gebiet war bereits in einem Separatartikel zu dem Vertrage vom 13. November 1837 über den Bau der Linien Braunschweig-Harzburg-Goslar gedacht worden und es wurden die besonderen Bestimmungen hierüber durch verschiedene in den Jahren 1841, 1842 und 1844 abgeschlossene Verträge geregelt. Durch dieselben wurde die Herstellung einer Bahn zwischen den beiderseitigen Hauptstädten beschlossen, wobei die herzogliche Regierung ihrerseits die Ausführung der Theilstrecke von der Stadt Braunschweig bis zur hannöverschen Grenze auf eigene Kosten übernahm. Den Transport- und Fahrdienst aber sollte im Interesse eines einheitlichen Betriebes die hannöversche Staatsbahnverwaltung auf der ganzen Linie Hannover-Braunschweig besorgen gegen eine nach der Anzahl der beförderten Personen und des transportirten Frachtgewichts zu berechnende Vergütung, während die Bruttoeinnahmen im Verhältniss zur Länge der beiderseitigen Streckenantheile zur Vertheilung kommen sollten. Braunschweigischerseits wurde die Ausführung der in Rede stehenden Linien Wolfenbüttel-Jerxheim-Oschersleben und Braunschweig-Vechelde-Grenze gegen Hannover mit Gesetz von 1841 verfügt und jene 56 km lang 1843, letztere aber 16 km lang 1844 dem Verkehr übergeben. Hiermit war die erste grössere ununterbrochene Schienenverbindung Deutschlands von Berlin einerseits und Dresden und Leipzig andererseits über Magdeburg und Braunschweig nach Hannover geschaffen. Die Anlagekosten dieser beiden Linien betrugen für Braunschweig 6 435 000 Mk., das

Gesammtanlagecapital der drei braunschweigischen Bahnen dieser ersten Periode also 9 970 500 Mk., mithin pro 1 km 84 563 Mk. Dasselbe war bei der herzoglichen Leihhauskasse zu $3^1/_2$ % Zinsen aufgenommen worden.

Von da ab ruhte der Eisenbahnbau in Braunschweig auf zehn Jahre, doch erfuhren dessen Linien in dieser Zeit einen bedeutenden Aufschwung durch Eröffnung der Bahnen von Hannover über Minden nach Deutz (Köln) sowie von Hannover nach Bremen, indem hierdurch die braunschweigische Strecke von Oschersleben bis an die hannöversche Grenze Theilhaberin an dem gewaltigen Verkehr von Berlin und Leipzig nach Köln, Belgien und Frankreich sowie nach Bremen wurde.

Der erste Bau nach dieser Pause galt der Herstellung einer Linie Berlin - Kreiensen - Frankfurt a. M. als Concurrenz zu der inzwischen ausgeführten Route durch Thüringen über Eisenach nach Frankfurt a. M. Die braunschweigische Regierung baute hierzu laut Gesetz von 1853 die 60,6 km lange Strecke von Börssum (Station der Linie Wolfenbüttel-Harzburg) südwestlich über Seesen nach Kreiensen (Station der hannöverschen Staatsbahnlinie Hannover-Cassel), dieselbe wurde 1856 dem Betriebe übergeben. Von den alten braunschweigischen Strecken wurden diesem Verkehr Oschersleben-Wolfenbüttel-Börssum dienstbar. — Im lokalen Interesse der braunschweigischen Stadt Helmstedt und der benachbarten Kohlengruben wurden laut Gesetz von 1856 resp. 1862 eine Zweigbahn von Jerxheim nördlich über Schöningen nach Helmstedt und aus dieser nach der Braunkohlengrube Trendelbusch gebaut. Die Eröffnung der ersteren 22 km langen Linie erfolgte 1858 und die der 3,5 km langen Kohlenbahn 1864.

Durch den Bau der Linie Deutz - Giessen seitens der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft wurde für den Köln - Leipziger Verkehr gegen die norddeutsche Route über Hannover und Braunschweig eine Abkürzung von 60 km erbracht. Dies veranlasste die herzogliche Regierung zunächst zum Bau einer Bahn von Kreiensen westlich bis an die preussische Grenze hinter Holzminden bei gleichzeitigem Weiterbau seitens des preussischen Staats von dort bis Altenbeken (Station der Westfälischen Eisenbahn) und ferner zur Ausführung einer directen Linie Börssum - Jerxheim behufs Vermeidung des Umweges über Wolfenbüttel. Die Holzmindener Linie wurde mit Gesetz von 1861 angeordnet und 46,5 km lang 1865 eröffnet, die letztgenannte Linie aber mit Gesetz von 1865 zur Ausführung befohlen und 23,2 km lang 1868 dem Verkehr übergeben. Waren diese Linien ursprünglich zur Abwehr der

Concurrenz im Köln-Leipziger Verkehr gebaut, so wurde hierdurch gleichzeitig aber auch eine neue Berlin - Kölner Route geschaffen. Freilich bildete dieselbe eine Concurrenzlinie für die eigene über Braunschweig, indess war sie für die herzoglichen Bahnen vortheilhafter, indem diese bei der neuen Route mit der 153 km langen Strecke Oschersleben - Holzminden betheiligt waren, während der braunschweigische Antheil an der alten Linie über Magdeburg-Braunschweig-Hannover in der Strecke Oschersleben-Braunschweig-hannöversche Grenze nur 85 km betrug. Zur vollen Geltung kam die neue Route aber erst nach Fertigstellung der correspondirenden Neubauten der Bergisch - Märkischen Eisenbahn in 1871. Diese neue Kreienser Route hat betreffs des Köln - Leipziger Verkehrs ungefähr dieselbe Länge wie die über Giessen. Die Abkürzungslinie Börssum - Jerxheim endlich kam auch dem Verkehr Berlin-Frankfurt a. Main zu Gute.

Mit diesen Bauten schliessen die unter braunschweigischer Staatsverwaltung vollendeten Linien ab, und in diesen hatte das braunschweigische Staatsbahnnetz eine Ausdehnung von 273,8 km Eigenthumslänge erreicht. In Betrieb hatte aber die braunschweigische Staatsbahnverwaltung ausserdem die bereits Eingangs erwähnte ehemalige hannöversche Staatsbahnstrecke Vienenburg-Goslar seit deren Eröffnung in 1866 gegen einfache Erstattung der Betriebskosten. In Bauangriff wurden seitens der braunschweigischen Regierung laut Gesetz von 1867 noch zwei Linien genommen, dieselben aber erst unter veränderten Verhältnissen nach Uebergang der Bahnen in den Besitz einer Actiengesellschaft eröffnet. Es waren dies die Strecke Seesen - Gittelde - preussische Grenze gegen Osterode bei gleichzeitigem Weiterbau seitens Preussens bis Herzberg am Harz (Station der Linie Nordhausen-Northeim), und eine directe Bahn Braunschweig - Helmstedt über Königslutter. Die erstgenannte Linie wurde für den Verkehr zwischen Bremen und Leipzig gebaut; dieser hatte sich früher ausschliesslich über Magdeburg - Oschersleben - Braunschweig - Hannover bewegt, erhielt aber in der Linie Halle-Nordhausen-Northeim eine neue, der alten gleich lange Concurrenzroute, an welcher die Braunschweigischen Bahnen gar nicht betheiligt waren, und Braunschweig wollte sich durch den besagten Neubau mit seinen Linien auch in diese Route einschieben. Die directe Bahn Braunschweig-Helmstedt sollte bei gleichzeitigem Weiterbau seitens der Berlin - Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft von Helmstedt nach Magdeburg durch Abschneidung des Umweges über Wolfenbüttel - Oschersleben die Route Berlin-Magdeburg-Braunschweig-Hannover der seitens der

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft nen projectirten Berlin-Lehrter Bahn gegenüber einigermassen concurrenzfähig erhalten.

Das für den Bahnbau erforderliche Anlagecapital war im Allgemeinen durch $3^1/_2$- und 4 procentige Staatsanleihen aufgebracht worden, und es bezifferte sich das aus diesen entnommene Capital beim Verkauf der Bahnen für die im Betrieb befindlichen Linien nach der Statistik des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen auf 40 248 900 Mk. Indess waren auch aus den Betriebsüberschüssen beträchtliche Summen und zwar nach derselben Quelle im Ganzen 16 684 416 Mk. zu Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel entnommen worden, und einschliesslich dieser stellt sich die Summe des überhaupt verwendeten Anlagecapitals auf 56 933 316 Mk., mithin pro 1 km auf 207 952 Mk. Die Rechnungslegung des braunschweigischen Finanzcollegiums ergiebt dagegen als Totalsumme der zu den Eisenbahnen aufgenommenen Anleihen und der zu gleichem Zweck aus dem Staatshaushalt verwendeten Beträge nur 32 648 061 Mk. und die von der herzoglichen Eisenbahndirection aufgestellte Berechnung über die aus den Betriebseinnahmen für die Bahnen verwendeten Beträge 18 669 720 Mk. Nach diesen beiden Quellen also hätte sich das überhaupt verwendete Anlagecapital nur auf 51 317 781 Mk. gestellt. Zur Rückzahlung eines Theils der alten Eisenbahnschulden und zu den 1867 projectirten Neubauten nahm die herzogliche Regierung im November 1868 eine Lotterieanleihe in 20-Thalerloosen zum Gesammtbetrage von 30 000 000 Mk. auf, welche innerhalb 56 Jahren bis incl. 1924 dergestalt mit Prämien zur Ausloosung kommen, dass die Tilgung im Ganzen 63 000 000 Mk. erfordert.

Was die Entwickelung des Verkehrs anbelangt, so war derselbe selbst während des alleinigen Bestehens der Strecke Braunschweig-Harzburg betreffs der Personenfrequenz Dank der Anziehungskraft des herrlichen Harzes ein guter. Durch Fertigstellung der ganzen Linie Magdeburg-Hannover und noch mehr durch Vollendung der Bahnen bis Köln und Bremen aber fiel den Braunschweigischen Bahnen der grossartige Durchgangsverkehr dieser Routen zu, welcher sich im Lauf der Jahre immer mehr entfaltete und die Braunschweigischen Bahnen zu den rentableren Eisenbahnunternehmungen Deutschlands überhaupt, unter den Staatsbahnen aber zu den bestrentirenden machte. Bis 1847 bildete der Personenverkehr die Haupteinnahmequelle, wurde dann aber von dem in raschem Tempo steigenden Güterverkehr bald bei

Weitem übertroffen. In dem letzten Jahre unter Staatsbahnverwaltung, in 1868, betrug die Einnahme aus dem Güterverkehr das Dreifache von der aus dem Personenverkehr. Die bis dahin erwachsene wesentlichste Concurrenz war die der Deutz-Giessener Linie im Köln-Leipziger Verkehr; dieselbe wurde indess, zum Theil wenigstens, durch den sich immer mehr entfaltenden eigenen Lokal- und Berlin-Kölner Verkehr wieder ausgeglichen, so dass der herzoglichen Staatsverwaltung ein wirklicher Niedergang ihrer Bahnen erspart blieb. Derselbe trat erst durch Eröffnung der Berlin-Lehrter Linie ein, nachdem die Regierung die Bahnen bereits veräussert hatte.

Die Betriebsausgaben waren in den ersten Jahren wie bei den meisten Bahnen sehr hoch; sie stiegen von 60 % der Bruttoeinnahme in 1839 bis auf 95 % in 1841, sanken dann aber bis 1851 nach und nach unter 50 % und haben sich im Allgemeinen auch auf diesem Durchschnittssatz erhalten, welcher dem Umstand gegenüber, dass ein beträchtlicher Theil der Linien in gebirgigem Terrain liegt, ein überaus günstiger ist.

In den einzelnen Jahren verzinste sich das jeweilige aufgewendete Gesammtanlagecapital durch den Betriebsüberschuss, wie folgt:

pro	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848
	5,92	1,70	1,12	1,99	3,26	2,80	2,00	3,22	3,55	5,24 %
pro	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858
	7,98	8,04	10,59	11,65	13,47	11,52	11,23	15,36	10,07	8,22 %
pro	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868
	8,57	9,88	10,32	11,10	11,52	14,36	13,37	9,92	12,05	10,21 %

im Durchschnitt also mit 8,32 %.

Die auffallenden Rückgänge von 1856 zu 1857/58 und von 1865 zu 1866 erklären sich durch die beträchtliche Vermehrung des Anlagecapitals in Folge Eröffnung neuer Strecken, da naturgemäss solche in den ersten Jahren das auf sie entfallende Anlagecapital unmöglich in dem Masse wie gute alte Hauptlinien verzinsen können.

Von den vorstehend in Procenten ausgedrückten Betriebsüberschüssen wurden aber, wie schon weiter oben angegeben, besonders von 1847 ab alljährlich bedeutende Beträge theils direct zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel verwendet, theils den Baufonds zugeführt, so dass unvergleichlich geringere Summen zur Ablieferung an die Staatskasse gelangten. Der Gesammtüberschuss der Bruttoeinnahmen über die Betriebsausgaben aus den Jahren 1839 bis

incl 1868 bezifferte sich auf 48 483 078 Mk., während an die Staatskasse hiervon nur 27 702 612 Mk. abgeführt worden sind.

Laut Vertrag vom 8. März 1870 verkaufte die herzogliche Regierung die Bahnen an die Bank für Handel und Industrie für die Summe von 83 187 699 Mk. dergestalt, dass 33 000 000 Mk. baar zu zahlen waren und 50 187 699 Mk. als 5 procentige, innerhalb 64 Jahren zu tilgende Rentenschuld verblieben, was eine jährliche Zins- und Amortisationsquote von 2 625 000 Mk. ergiebt. Der Bestand der Neubaufonds für die im Bau begriffenen Linien wurde der Käuferin mit überwiesen. Das genannte Bankinstitut verkaufte seinerseits wieder unter dem 25. Oktober desselben Jahres die Bahnen an ein aus verschiedenen Bankfirmen, der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft bestehendes Consortium. Von diesem wurde eine Actiengesellschaft gebildet, welche unter dem 6. Dezember 1870 die landesherrliche Bestätigung erhielt. Das Grundcapital derselben wurde auf 36 000 000 Mk. in St.-Actien festgesetzt, und die beiden genannten Eisenbahngesellschaften übernahmen hiervon zunächst je 12 000 000 Mk., 1872 aber auch noch den Rest der Actien mit je 6 000 000 Mk. Hiernach bildeten die Berlin-Potsdam-Magdeburger und die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft, also die Gemeinschaft ihrer Actionäre, nicht aber diese persönlich selbst, die neue „Braunschweigische Eisenbahngesellschaft“.

Rechnerisch gingen die Bahnen bereits am 1. Januar 1869 in den Besitz der neuen Gesellschaft über, so dass die herzogliche Generaldirection Verwaltung und Betrieb bis ult. 1870 für Rechnung der Gesellschaft geführt hatte.

Braunschweigische (Privat-) Eisenbahn.

Wie am Schluss des vorstehenden Artikels bereits angegeben, waren die bisherigen Braunschweigischen Staatsbahnen mit Rechnung vom 1. Januar 1869 käuflich in das Eigenthum der neu gebildeten, aus der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft bestehenden „Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft“ und per 1. Januar 1871 auch in Verwaltung und Betrieb derselben übergegangen. Der übernommene Besitz derselben erstreckte sich auf 273,8 km in Betrieb stehender Linien und die in Bau befindlichen Strecken Seesen-Gittelde-preussische Grenze gegen Osterode und Braunschweig-Königslutter-Helmstedt

sowie den Bestand des Baufonds dieser beiden. Das Grundcapital der neuen Gesellschaft betrug 36 000 000 Mk. in St.-Actien, wovon bei Gründung die beiden genannten alten Eisenbahngesellschaften je 12 000 000 Mk. und dann 1872 noch je 6 000 000 Mk. übernommen hatten. Die landesherrliche Bestätigung erhielt die Gesellschaft unterm 6. Dezember 1870.

Die Gesellschaft hatte von Anfang an einen äusserst schwierigen Stand, da schon in das erste Jahr ihrer eigenen Thätigkeit 1871 die Eröffnung der gefürchteten Concurrenzroute Berlin-Lehrte fiel. Aber auch noch weitere Concurrenzrouten erstanden ihr durch die 1874 eröffnete Linie Magdeburg-Oebisfelde (Station der Lehrter Linie) und durch die 1875 dem Betrieb übergebene Bahn Halle-Aschersleben-Vienenburg-Löhne (Station der Köln-Mindener Eisenbahn bei Minden). Diese beiden Linien in der Hand der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft beeinträchtigten der „Braunschweigischen Eisenbahn“ wiederum den Verkehr zwischen Leipzig und Bremen sowie Köln. Diesen Bahnen hatte die Gesellschaft ausser den inzwischen 1871 resp. 1872 eröffneten Neubaustrecken Seesen-Gittelde-preussische Grenze 15,5 km lang und Braunschweig-Königslutter-Helmstedt 42 km lang weitere Abkürzungslinien nicht entgegen zu setzen, sie musste sich vielmehr zur Abwehr der übermächtigen Concurrenz in Verbindung mit der Berl.-Potsd.-Magd. und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft auf Tarifmassnahmen beschränken. Dagegen baute sie im Interesse der Bergreviere Clausthal und Goslar einige kurze neue Linien. Zunächst hatte sie den Bau einer Bahn von Neuekrug (Station der Strecke Börssum-Kreiensen) über Langelsheim und von da in Gabel nach Clausthal und nach Goslar beschlossen, indess wurde schliesslich Langelsheim-Clausthal von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft und nur Neuekrug-Langelsheim-Goslar von der Braunschweigischen ausgeführt. Hiervon ist Neuekrug-Langelsheim mit Concession von 1874 in einer Länge von 9,2 km im Jahre 1877 gleichzeitig mit Langelsheim-Clausthal eröffnet worden, während Langelsheim-Goslar und ausserdem noch Goslar-Grauhof der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft 1881 concessionirt und 6,3 km resp. 5,3 km lang 1883 dem Verkehr übergeben wurde.

Abseits ihres Bahnnetzes und auch ausserhalb des Herzogthums Braunschweig liegend hatte die Gesellschaft noch mit Concession von 1872 im Interesse der gewerbreichen Stadt Einbeck eine Zweigbahn von dort nach Salzderhelden (Station der preussischen Staatsbahnlinie Hannover-Cassel, südlich

von Kreiensen) gebaut, zu welcher die Stadt Einbeck eine Subvention à fonds perdu im Betrage von 120 000 Mk. gegeben hatte. Die Eröffnung der nur 4,4 km langen Strecke erfolgte aber erst 1879; dieselbe wurde von der Braunschweigischen Eisenbahn auch in eigenen Betrieb genommen.

Zu diesen Neubauten und zu den erforderlichen Erweiterungsbauten an den alten Strecken nahm die Gesellschaft mit Privileg von 1874 eine 4½ procentige Anleihe von 9 600 000 Mk. und mit Privileg von 1881 eine 4 procentige Anleihe im Betrage von 3 400 000 Mk. auf. Von der ersteren hatte die herzoglich braunschweigische Regierung 3 000 000 Mk. übernommen.

Mit den vorstehenden Neubauten erreichte das Bahnnetz der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft eine Ausdehnung von 356,5 km, worin eine Verbindungscurve bei Braunschweig von der hannöverschen nach der Helmstedter Linie mit enthalten ist. Die Belastung des Unternehmens stellte sich auf 36 000 000 Mk. St.-Actien, 13 000 000 Mk. Pr.-Obligationen und 50 187 699 Mk. Rentenschuld, mithin für 1 km auf 278 226 Mk.

In Betrieb hatte die Gesellschaft ausser ihren eigenen Linien die preussische Staatsbahnstrecke Vienenburg-Goslar, indem sie bezüglich dieser an Stelle der braunschweigischen Staatsbahnverwaltung in den betreffenden Betriebsvertrag eingetreten war, und ferner die einer besonderen Eisenbahngesellschaft gehörende Ilmebahn (Einbeck-Dassel) seit deren Eröffnung im Dezember 1883.

Bis einschliesslich des Jahres 1871 blieb die Bruttoeinnahme der Braunschweigischen Eisenbahn im Steigen, seitdem aber sank sie in Folge Eröffnung der Concurrenzlinien trotz der Erweiterung des eigenen Bahnnetzes in jedem Jahre. Immerhin ergab sich auch nach 1871 noch eine Verzinsung des eigentlichen Baucapitals von 6 bis 7 %; das zur Belastung stehende Gesellschaftscapital einschliesslich der Rentenschuld übertraf aber, wie wir in dem Artikel über die „Braunschweigischen Staatsbahnen“ gesehen haben, das wirkliche Baucapital ganz erheblich, so dass sich für dieses nur eine Verzinsung von durchschnittlich 4 % ergab. Da aber die grössere Hälfte des Gesellschaftscapitals in der 5 procentigen zu amortisirenden Rentenschuld bestand, so stellten sich demgemäss die Dividenden der Actien weit unter 4 %, und in den Jahren 1873 und 1874 konnte sie in Folge besonders hoher Betriebsausgaben mit 65⅔ und 66 % der Bruttoeinnahme überhaupt keine Dividenden erhalten. Demnach ergiebt sich für die einzelnen Jahre folgende Dividendentabelle:

pro	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878
	5,52	6,66	7,50	3	0	0	2	2,50	2,16	1,50 %

pro	1879	1880	1881	1882	1883	im Durchschnitt 2,51 %.
	2,25	1,60	0,83	0,83	1,40 %	

Durch die käufliche Erwerbung der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn hatte der preussische Staat die sämmtlichen Actien der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft mit erhalten und war so seit 1882 dem Wesen nach bereits alleiniger Eigenthümer der Braunschweigischen Eisenbahn, doch blieb dieselbe zunächst noch in Verwaltung und Betrieb der eigenen Privatbahndirection. Laut Gesetz vom 23. Februar 1885 wurde sie indess auch mit Rechnung vom 1. Januar 1884 formell verstaatlicht. Die für die St.-Actien zu verrechnende feste Rente wurde auf $1\frac{1}{2}$% und der Preis für die spätere Einlösung derselben auf $37\frac{1}{2}$% = 225 Mk. baar pro Actie à 600 Mk. festgesetzt. Der Betrieb ging hiernach am 1. April 1885 an den Staat über; hierbei erhielt die Bahn zur Ueberleitung in die neuen Verhältnisse zunächst eine besondere königliche Direction, wurde aber am 1. April 1886 derjenigen in Magdeburg unterstellt, innerhalb welcher sie das Betriebsamt Braunschweig bildet. Mit der Braunschweigischen Eisenbahn ging auch die ehemals hannöversche, nunmehr aber preussische Staatsbahnstrecke Vienenburg-Goslar und die Ilmebahn (Einbeck-Dassel) in preussischen Staatsbetrieb über, bezüglich welcher Letzteren die preussische Staatsbahnverwaltung an Stelle der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft in den Betriebsvertrag eintrat. Von den Pr.-Obligationen waren zu dem oben beregten Termin (1. Januar 1884) noch 12 575 500 Mk. in Umlauf, während sich die 5 procentige Rentenschuld auf 47 692 883 Mk. belief. Das hier erörterte Eigenthumsverhältniss ist noch unverändert, die Uebernahme der Bahn zu vollem Eigenthum seitens des preussischen Staats ist noch nicht erfolgt.

Die 4 procentige Anleihe II. Emission von 1881 hat der preussische Staat 1887 in $3\frac{1}{2}$ procentige Consols umgetauscht, während die hierzu nicht angemeldeten Stücke derselben bereits per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt wurden. Die $4\frac{1}{2}$ procentige Anleihe von 1874 dagegen ist unkündbar, sie unterliegt nur der planmässigen Tilgung und ist daher auch vor einem Umtausch in $3\frac{1}{2}$ procentige Consols geschützt. Die Stücke derselben lauten auf 3000, 1500 und 300 Mk. Zinstermine 2. Januar und 1. Juli. Jährliche Tilgung mit 1% plus Zinszuwachs. Verloosung im Januar auf 1. April. Verjährung der nicht abgehobenen Zinsen nach vier Jahren vom Ablauf des Kalender-

jahres ihrer Fälligkeit an. Verjährung der ausgeloosten, zur Einlösung nicht präsentirten Stücke nach 11 Jahren. In Umlauf befanden sich ult. März 1889 noch 8 420 700 Mk. Der Cours derselben betrug am 31. Dezember 1889 an der Berliner Börse 107 %. — Die Annuitätenschuld an die herzoglich braunschweigische Regierung läuft bis zum Jahre 1932.

Bremensche Staatsbahnen.

Die Eisenbahnunternehmungen der freien und Hansestadt Bremen, welche gleichzeitig Besitzerin der Städte Vegesack und Bremerhaven ist, erstreckten sich auf die finanzielle Betheiligung bei den vom hannöverschen Staat gebauten und betriebenen Linien Wunstorf-Bremen laut Staatsvertrag von 1845 und Bremen-Geestemünde mit Zweig nach Vegesack laut Staatsvertrag von 1859, sowie auf den Bau der Linien Geestemünde-Bremerhaven inhaltlich desselben Staatsvertrages, Uelzen-Langwedel laut Staatsvertrag mit Preussen von 1870, der Verbindungsbahn von dem Hauptbahnhofe nach dem Weser-Ufer in der Stadt Bremen unter Anlegung eines besonderen Bahnhofes daselbst laut Senatsbeschluss vom 1. Oktober 1850 (Weserbahn) und einer Theilstrecke der Bahn von Bremen nach Oldenburg, von der Abzweigung dieser aus der Weserbahn bis zur Stadtgrenze, innerhalb welcher die Eisenbahnbrücke über die Weser liegt, laut Staatsvertrag mit Oldenburg von 1864. An den beiden ersteren betheiligte sich Bremen mit der Hälfte des Anlagecapitals gegen 50 % des Reinertrages.

Wunstorf-Bremen wurde am 12. Dezember 1847 und Bremen-Geestemünde am 23. Januar 1862, der Zweig nach Vegesack aber am 8. Dezember desselben Jahres eröffnet. Geestemünde-Bremerhaven wurde ebenfalls von Hannover, jedoch auf alleinige Kosten Bremens gebaut und 4 km lang 1862 gleichzeitig mit Bremen-Geestemünde dem Verkehr übergeben. Den Betrieb führte ebenfalls ab Eröffnung die hannöversche und später als deren Rechtsnachfolger die preussische Staatsbahnverwaltung, doch beschränkte sich derselbe, wie gegenwärtig noch, nur auf den Güterverkehr.

Den Bau der Linie Uelzen-Langwedel (Station der Strecke Wunstorf-Bremen) beschloss Bremen, nachdem die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft von Salzwedel nach Uelzen gebaut und eröffnet hatte, im Jahre 1870 zur Abkürzung der Routen Magdeburg-Bremen und Berlin-Bremen. Bei dem hierüber mit Preussen abgeschlossenen Staatsvertrage behielt sich dieses

das Recht vor, diese Bahn 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes gegen Erstattung der Anlagekosten käuflich zu erwerben.

Der Bau wurde von der Unionsbank zu Berlin für 5 670 000 Mk. übernommen, 1871 begonnen und die 97,32 km lange Strecke am 15. April 1873 eröffnet. Den Betrieb führte von Anfang an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft unter Gestellung der Betriebsmittel. Von der Bruttoeinnahme erhielt Bremen $33\frac{1}{3}$ % und Magdeburg-Halberstadt $66\frac{2}{3}$ %. Für dieses ergab sich alljährlich ein nicht unbedeutendes Betriebsdeficit, da die Bahn bezüglich des Berliner Verkehrs durch die Linie Wittenberge-Lüneburg und bezüglich des Magdeburger Verkehrs durch die Linie via Hannover stark concurrenzirt wurde. Bei Verstaatlichung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn 1880 trat der preussische Staat für diese in den beregten Vertrag ein.

Die am 1. Februar 1860 eröffnete Weserbahn diente Anfangs nur der Güterbeförderung zwischen dem Weserhafen und dem Stadtbahnhofe, bildet aber seit 1867 die Anfangsstrecke der Bahn von Bremen nach Oldenburg, und der bremensche Staat baute von dieser noch die innerhalb der Stadt Bremen gelegene 0,36 km lange Theilstrecke einschliesslich der Weserbrücke. Die Linie Bremen-Oldenburg steht im Betrieb der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung, welche das von Bremen aufgewendete Anlagecapital mit 4 % verzinst.

Im Jahre 1883 wurden seitens Preussens Verhandlungen mit Bremen angeknüpft über den Ankauf sämmtlicher bremenschen Eisenbahnunternehmungen, und es gingen dieselben laut Gesetz vom 17. Mai 1884 mit Rechnung vom 1. April 1883 am 1. Juli 1884 in das Eigenthum des preussischen Staats über; nur der Weserbahnhof in der Stadt Bremen, der Bahnhof in Bremerhaven und die oben erwähnte 0,36 km lange Theilstrecke der Bahn nach Oldenburg blieben Eigenthum der freien Stadt Bremen.

Die zu Eisenbahnzwecken von der Stadt Bremen aufgenommenen Anleihen hatten sich auf 45 000 000 Mk. belaufen und sich durchschnittlich mit 6 % verzinst. Preussen zahlte im Ganzen 36 000 000 Mk., wovon speciell auf

Uelzen-Langwedel	5 000 000 Mk.
die Bremenser Verbindungsbahn	514 000 „
Geestemünde - Bremerhaven und ausschliesslich Bremenser Anlagen	11 981 635 „
Antheil an Wunstorf-Bremen-Geestemünde innerhalb Preussens	14 154 505 „
Latus	31 650 140 Mk.

	Transport	31 650 140 Mk.
desgl. innerhalb Bremenser Gebiets		2 923 570 „
und auf Abgaben aus ehemals Köln-Mindener Linien u. s. w.		1 426 290 „
	Summa	36 000 000 Mk.

in Rechnung kamen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Während die Schienenverbindung von Breslau mit dem oberschlesischen Kohlen- und Industrierevier bereits als eins der ersten Eisenbahnprojecte im Königreich Preussen geplant war, galt das zweite Project in der Provinz Schlesien der Verbindung der schlesischen Hauptstadt mit den beiden bedeutenderen Städten in Mittelschlesien Freiburg und Schweidnitz, welche einen wichtigen Platz in der Leinen- und Damastweberei einnehmen, und wodurch gleichzeitig das mittelschlesische Kohlenrevier bei Waldenburg südlich von Freiburg für den Hauptconsumtionsplatz Breslau besser nutzbar gemacht wurde.

Die Gesellschaft zur Gründung dieser Bahn constituirte sich im Juni 1841 zu Breslau und erhielt unterm 9. Oktober desselben Jahres die landesherrliche Concession. Die Geschichte derselben ist in drei Perioden zu trennen und zwar:

Die erste von 1841 bis 1851, die Zeit des Bestehens der Stammstrecke allein, die zweite von 1851 bis 1867, die Zeit der Erweiterungsbauten in directem Anschluss an die Stammstrecke, und die dritte von 1867 bis zur Verstaatlichung im Jahre 1883, die Zeit der grossen Neubauten bis an die Ostsee hinan.

Die Stammstrecke von Breslau nach Königszelt und von da in Gabel nach Schweidnitz und nach Freiburg wurde 1842 in Bau genommen und Breslau-Königszelt-Freiburg am 29. Juli 1843, Königszelt-Schweidnitz aber am 20. Juli 1844 eröffnet; beide Linien zusammen haben eine Länge von 64,7 km.

Das ursprüngliche Anlagecapital zu der Stammbahn betrug 4 500 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. bei 4 % Bauzinsen, wurde aber 1845 um 600 000 Mk. gleicher Actien erhöht. Ausserdem wurden für dieselbe 1844 noch 4procentige Prioritätsactien im Betrage von 1 200 000 Mk. ausgegeben, welche ihrem Wesen nach aber Pr.-Obligationen waren. Durch die Bauten der zweiten Periode trat die Bahn aus dem Charakter der Lokalbahn heraus, indem sie ihre Linien in das Waldenburger Kohlenrevier, dessen

Absatzgebiet weit über den Bereich der eigenen Bahn hinausreicht, vortrieb. Die Stammstrecke wurde einerseits mit Concession von 1851 über Freiburg hinaus bis Waldenburg und andererseits mit Concession von 1853/56 von Schweidnitz über Reichenbach bis Frankenstein verlängert, und ausserdem von dem Knotenpunkt Königszelt der Stammstrecke mit Concession von 1854 in nordwestlicher Richtung bis Liegnitz gebaut. Die Strecke nach Waldenburg wurde 1853, die nach Reichenbach 1855, bis nach Frankenstein 1858 und die nach Liegnitz 1856 eröffnet. Zu diesen Neubauten in einer Gesammtlänge von 102,5 km und der durch diese erforderlichen Vermehrung der Betriebsmittel emittirte die Gesellschaft 1854/56 den alten St.-Actien gleichberechtigte im Betrage von 10 200 000 Mk. und nahm theils 4procentige, theils 4½ procentige Anleihen im Gesammtbetrage von 15 000 000 Mk. auf. Dieselben führten die Bezeichnungen Lit. A bis incl. Lit. F.

In pecuniärer Beziehung war dies die Glanzperiode des Unternehmens, wobei als Haupttransportartikel die Steinkohlen aus dem Waldenburger Revier erscheinen, welche über die Hälfte der Gesammteinnahmen bilden.

Die grossartigen Neubauten der dritten Periode verfolgten den Zweck, diese Kohlentransporte möglichst weit auf eigenen Linien zu befördern bei gleichzeitiger Abkürzung gegen die alten Linien aus dem Kohlenrevier und von Breslau nach Berlin und Stettin, sowie den Kohlenabsatz nach Oesterreich durch Bau einer Anschlussstrecke an das dortseitige Bahnnetz zu vermehren. Es waren dies die Linien Liegnitz-Raudten-Rothenburg, 127 km lang, concessionirt 1868 und eröffnet 1869/71, Rothenburg-Reppen-Küstrin-Stettin, 188 km lang, concessionirt 1872, eröffnet 1874/77, Breslau-Raudten, 75 km lang, concessionirt 1872, eröffnet 1874, und von Sorgau zwischen Freiburg und Waldenburg bis an die Grenze gegen Halbstadt, 34 km lang, concessionirt 1873, eröffnet 1877, mit Betriebswechsel in Halbstadt. Die ausserdem noch projectirt gewesene Strecke Stettin-Swinemünde ist nicht zur Ausführung gekommen.

Die so geschaffene Linie Breslau-Reppen-Frankfurt a. O.-Berlin ist um 36 km kürzer als die alte Niederschlesisch-Märkische via Kohlfurt; allerdings wurde durch den Bau derselben der Staat veranlasst, selbst eine den Winkel bei Kohlfurt abschneidende Abkürzungslinie (Gassen-Arnsdorf) zu bauen, aber auch gegen diese ist die Schweidnitz-Freiburger Linie noch 6 km kürzer. Breslau-Reppen-Stettin ist 20 km kürzer als die alte Route via Posen-Stargard. Durch die Strecke Sorgau-Halbstadt wurde eine neue

Linie Breslau-Prag geschaffen, die allerdings nur um ein Geringes kürzer ist als die alte Linie über Oderberg; dagegen ist die durch diesen und die anderen oben angeführten Neubauten geschaffene Linie Stettin-Wien um 90 km kürzer als die alte Route via Stargard-Breslau-Oderberg und um 41 km kürzer als die 1875 eröffnete Route über Breslau-Mittelwalde.

Zu diesen Neubauten, zu der durch diese bedingten Vermehrung der Betriebsmittel und zu Erweiterungsbauten der alten Strecken wurden in dieser Periode an St.-Actien noch emittirt 22 950 000 Mk., welche den alten gleichberechtigt waren, und 67 800 000 Mk. Pr.-Obligationen Lit. G bis K, theils $4^1/_2$-, theils 5 procentig.

Am Schluss der ersten Periode stellte sich nach Obigem das Gesammtcapital auf 6 300 000 Mk. bei einer Länge von $64,_7$ km, mithin pro 1 km auf ca. 97 370 Mk., am Schluss der zweiten Periode auf 31 500 000 Mk. bei einer Länge von $167,_2$ km, mithin pro 1 km auf ca. 188 400 Mk. und bei Verstaatlichung, abzüglich noch nicht begebener 250 000 Mk., auf 122 000 000 Mk. bei einer Gesammtlänge von $598,_7$ km incl. der Verbindungsbahn Schmiedefeld-Mochbern bei Breslau an die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn, solcher von Fellhammer nach Gottesberg, und bei Stettin an die preussische Staatsbahn, und einer Hafenbahn bei Stettin, mithin pro 1 km auf ca. 203 770 Mk.

An Dividenden waren den sämmtlich gleichberechtigten St.-Actien gezahlt worden:

pro	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854
	$4^1/_2$	$5^1/_4$	5	4	4	$3^1/_2$	$3^2/_3$	$5^1/_3$	$4^2/_3$	6 %
pro	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864
	$8^2/_3$	9	5	5	4	$5^1/_2$	$6^7/_8$	8	$7^1/_2$	$8^2/_3$ %
pro	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	9	$9^1/_6$	8	$8^1/_3$	$8^1/_3$	$7^1/_2$	$9^1/_2$	$7^1/_2$	8	$7^1/_2$ %
pro	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	im Durch-	
	$5^2/_3$	5	$2^1/_2$	$3^1/_4$	$4^3/_4$	$4^3/_4$	$4^1/_2$	$4^5/_6$ %	schnitt $6,_{11}$ %.	

Im Jahre 1883 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft behufs Ankaufs der Bahn in Unterhandlung, und diese ging laut Gesetz vom 24. Januar 1884 mit Rechnung vom 1. Januar 1883 am 1. März 1884 in Verwaltung und Betrieb des Staates über. Nachdem während der Uebergangsperiode eine besondere königliche Direction für dieselbe fungirt hatte, wurde sie mit den Strecken Breslau-Halbstadt und Frankenstein-Raudten der königlichen Direction Berlin, und mit den Strecken Breslau-Raudten-Stettin der königlichen Direction Breslau unterstellt.

Der Staat gab zuerst ab 1. Januar 1883 den St.-Actien eine feste Rente von $4^1/_2$ % plus einer Convertirungsprämie von 30 Mk. pro Actie à 600 Mk.

Ab 1. Juni 1885 wurden die St.-Actien in 4procentige Consols umgetauscht und hierbei für je 4 St.-Actien à 600 Mk. (= 2400 Mk.) 2700 Mk. in 4procentigen Consols gegeben. Hiernach stellte sich für den Staat der Kaufpreis, wie folgt:

Für 38 250 000 Mk. St.-Actien	43 031 250 Mk.	in 4 proc. Consols,
an Convertirungsprämie	1 912 500 „	baar
Summa	44 943 750 Mk.	

wozu noch die Anleihen mit umlaufend 79 690 100 Mk. kamen, indem 4 059 900 Mk. bereits amortisirt, 250 000 Mk. aber noch nicht emittirt waren.

An Fonds fielen dem Staat 5 440 543 Mk. zu.

Nachdem der Actienumtausch vollendet und der Staat die Anleihen als Selbstschuldner übernommen hatte, ging die Bahn am 1. Juli 1886 in das volle Eigenthum desselben über, bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft.

Bei Verstaatlichung der Bahn gab es 4-, $4^1/_2$- und 5 procentige Anleihen; per 1. Januar 1886 wurde aber der Zinsfuss der $4^1/_2$ procentigen Anleihen Emission Lit. D von 1858, Lit. E von 1861, Lit. F von 1866, Lit. G von 1868, Lit. H von 1872, Lit. I von 1873 und Lit. K von 1874 auf 4 % und per 1. Oktober 1886 der Zinsfuss der beiden 5 procentigen Anleihen der Emissionen von 1876 und von 1879 gleichfalls auf 4 % herabgesetzt. Zur weiteren Verringerung der Zinsenlast wurden in 1887 die schon von Anfang an 4 procentigen Anleihen, und zwar die Pr.-Actien von 1844, die Emission von 1851 (im Geschäftsverkehr gebräuchlich mit Lit. A bezeichnet), sowie die Emissionen Lit. B von 1853 und Lit. C von 1854 und ferner die auf 4 % convertirten Emissionen Lit. D, Lit. E, Lit. F, Lit. G, Lit. I und die Emission von 1879 in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht, die nicht zum Umtausch angemeldeten Stücke aber per 2. Januar resp. 1. Juli 1887 zur baaren Einlösung gekündigt.

Neuerdings ist das Umtauschverfahren in $3^1/_2$ procentige Consols auch noch auf die bisher übrig gebliebenen drei Anleihen Emission Lit. H von 1872, Emission Lit. K von 1874 und die Emission von 1876 ausgedehnt worden. Der Umtausch der Pr.-Obligationen Lit. K hat bereits am 1. Januar 1890 begonnen, während derjenige der beiden anderen Emissionen Lit. H und der von 1876 am 1. April 1890 seinen Anfang nimmt. Die hierzu nicht ange-

meldeten Stücke aller drei Emissionen sind bereits per 1. Januar 1890 zur baaren Einlösung gekündigt.

Somit giebt es nach Beendigung des Umtausch- und Einlösungsverfahrens keine Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahnpapiere mehr.

Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahn.

Nachdem von Riesa aus die Stadt Chemnitz in das Eisenbahnnetz gezogen war, wurden naturgemäss auch bald Wünsche aus den betheiligten Kreisen rege, den Schienenweg von Chemnitz aus weiter in das sächsische Erzgebirge vorzutreiben, und bereits Mitte der fünfziger Jahre gingen derartige Petitionen bei der Regierung ein, doch blieben dieselben zunächst erfolglos. Da bemächtigte sich Ende der sechziger Jahre der geniale Eisenbahnbauunternehmer Strousberg eines solchen Projects, verfolgte hierbei aber gleichzeitig die Absicht, gegen die bisherige Route Dresden-Eger-Regensburg-München eine Abkürzung zu schaffen, und fasste dabei die Linie Chemnitz-Aue-Adorf ins Auge. Indess trat er von der Ausführung des Projectes wieder zurück, und nun bildete sich 1872 zu diesem Zweck eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Dresden. Sie erhielt unter dem 7. Dezember genannten Jahres die landesherrliche Concession zum Bau und Betrieb der genannten Linie nebst Zweig von Zwota bis zur böhmischen Grenze bei Klingenthal, von wo aus die Buschtiehrader Eisenbahngesellschaft den Weiterbau an ihre Linie Prag-Eger übernehmen sollte. Diese Concession war der Zeit nach die erste sächsische, in der die Bildung eines besonderen Erneuerungsfonds neben dem Reservefonds verlangt wurde.

Das Anlagecapital war ursprünglich auf

	15 210 000 Mk.	in St.-Actien à 300 Mk.
und	22 815 000 „	in St.-Pr.-Actien à 600 Mk.
Summa	38 025 000 Mk.	

mit 5 % Bauzinsen festgesetzt worden. Hiervon übernahm die königlich sächsische Regierung 3 000 000 Mk. St.-Actien und 4 500 000 Mk. St.-Pr.-Actien als den Betrag der bereits verwendeten Kosten und eingegangenen Verbindlichkeiten für die ihrerseits als Zweigbahn zu der Staatsbahnlinie Zwickau-Schwarzenberg schon im Bau begonnenen Theilstrecke Aue-Jägersgrün. Ausserdem übernahm die Sächsische Eisenbahnbaugesellschaft, welcher die Bauausführung in Generalentreprise übertragen werden sollte, 11 556 600 Mk. St.-

Actien und den ganzen noch verbliebenen Theil der St.-Pr.-Actien mit 18 315 000 Mk. Dieselbe begann auch den Bau, gerieth aber 1874 in finanzielle Bedrängniss, und deshalb sah sich die Eisenbahngesellschaft zur Lösung der bezüglichen Verträge genöthigt. Hierbei gewährte sie der Baugesellschaft die von dieser auf die St.-Actien, allerdings zum grossen Theil nur in eigenen Wechseln, eingezahlten 40 % mit 4 622 640 Mk. zurück, während die Baugesellschaft ihrerseits eine Pauschalentschädigung von 900 000 Mk. an die Eisenbahngesellschaft zahlte und dieser ausserdem ihre bei der Regierung gestellte Caution von 720 600 Mk. cedirte. In Folge dieser Verwickelungen caduzirte die Eisenbahngesellschaft St.-Actien im Betrage von 10 800 000 Mk., so dass sich nunmehr das statutenmässige St.-Actiencapital nur noch auf 4 410 000 Mk. belief, wovon jedoch dann wieder 450 900 Mk. unbegeben blieben; in dem Nominalbetrage der St.-Pr.-Actien hingegen änderte sich nichts, baar gelöst wurden aus diesen aber nur 19 152 000 Mk., indem die von der Eisenbahnbaugesellschaft auf ihre St.-Pr.-Actien in Wechseln gezahlten 20 % werthlos waren.

Die Weiterführung des Baues nahm die Eisenbahngesellschaft in eigene Hand, und dieser wurde mit solcher Energie und Umsicht durchgeführt, dass die erste Theilstrecke Aue-Schöneck am 7. September 1875, der übrige Theil der Hauptbahn am 15. Oktober und die Zweigbahn bis Klingenthal am 24. Dezember desselben Jahres mit zusammen 122 km Länge eröffnet werden konnte. Vom Bau der in der Concession mit vorgesehenen Zweiglinie in das Lugauer Kohlenrevier war die Gesellschaft entbunden worden, und der Bau von Klingenthal bis an die Grenze musste zunächst noch ausgesetzt bleiben, da eine Vereinbarung mit Oesterreich bezüglich des Anschlusspunktes noch nicht erzielt war. Im Ganzen wurden auf die Bahn aufgewendet 32 073 877 Mk., mithin für 1 km 262 896 Mk. Da nun aus dem Actiencapital baar nur 23 111 100 Mk. gelöst waren, wozu jedoch verschiedene Einnahmen aus Wiederveräusserungen von entbehrlichem Grund und Boden, Materialien und Baugeräthen, an Zinsen aus Bankguthaben und von der Caution sowie die Pauschalentschädigung der Baugesellschaft mit zusammen 2 676 826 Mk. traten, so ergab sich eine schwebende Schuld von circa 6 500 000 Mk.

Trotz der glücklichen Durchführung des Baues und trotz der günstigen Aussichten für die Verkehrsentwickelung der Bahn bei der überaus reichen Industrie des von ihr erschlossenen Zwönitz- und oberen Göltzschthales beschloss die Gesellschaft doch schon 1876 bei den ersten grossen Eisenbahnverstaatlichungen in Sachsen

den Verkauf der Bahn an den Staat, und dieser erwarb dieselbe per 15. Juli 1876 zu Eigenthum. Als Kaufpreis zahlte er ausser Rückgabe seiner Actien im Betrage von 7 500 000 Mk. noch 11 589 000 Mk. baar in die Liquidationsmasse. Inhaltlich der statistischen Berichte pro 1876 berechnet sich der Staat den Erwerbspreis incl. seiner ehemaligen Actien auf 19 009 085 Mk. Aus der Liquidationsmasse waren selbstredend erst die schwebenden Schulden zu bezahlen; an dem dann verbleibenden Rest participirten den Statuten gemäss beide Actiensorten mit gleichen Rechten pro rata der Beträge. Da die Staatsactien auszuscheiden und von den St.-Pr.-Actien 600 Stück im Nominalbetrage von 360 000 Mk. vergleichsweise an die Gesellschaft überlassen worden waren, blieben nur noch St.-Actien im Nominalbetrage von 959 100 Mk. und St.-Pr.-Actien im Nominalbetrage von 17 955 000 Mk. zur Berechnung zu ziehen, und es erhielten dieselben im Ganzen $25^{13}/_{15}$ % ihres Nominalbetrages, d. i. für jede St.-Actie à 300 Mk. 77,80 Mk. und für jede St.-Pr.-Actie à 600 Mk. 155,20 Mk. Die Liquidation ist in 1888 beendet und demnach die Gesellschaft aufgelöst worden.

Im Verkehr sind Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahnpapiere nicht mehr.

Chemnitz-Commotauer Eisenbahn.

(Flöhathalbahn, Flöha-Reitzenhain.)

Im Jahre 1857 hatten sich bereits Comités zur Anstrebung einer Eisenbahn von Chemnitz durch das industriereiche Flöhathal nach Böhmen gebildet und sich wegen Ausführung dieser Bahn auf Staatskosten an die königlich sächsische Regierung gewendet. Nachdem diese solchen aber abgelehnt hatte und auch keine andere Linie, welche diesen Interessen entsprochen hätte, auf ihr Programm brachte, bildete sich 1871 zur Ausführung der Bahn eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Dresden. Dieselbe erhielt unterm 7. Dezember genannten Jahres die landesherrliche Concession zum Bau einer Linie von der Station Flöha der Staatsbahnstrecke Chemnitz-Freiberg über Pockau und Marienberg bis an die böhmische Grenze hinter Reitzenhain nebst Zweig von Pockau nach Olbernhau. Gleichzeitig übernahm die Buschtiehrader Eisenbahngesellschaft den Weiterbau von der Grenze bis an ihre Linie Commotau-Weipert, und so wurde eine neue Linie aus dem böhmischen Braunkohlenrevier nach Sachsen und speciell nach Chemnitz hergestellt.

Das Anlagecapital war auf

10 050 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. und
10 050 000 „ in 5procentigen Pr.-Obligationen à 600 Mk.

Summa 20 100 000 Mk.

festgesetzt worden.

Die Bauausführung wurde der Eisenbahnbaugesellschaft Plessner & Co. in Generalentreprise übertragen und von dieser 1872 begonnen.

In Folge der über diese Gesellschaft im Jahre 1874 hereingebrochenen finanziellen Krisis sah sich die Eisenbahngesellschaft genöthigt, den Bau in eigener Regie weiter zu führen, und es gelangte die 68,5 km lange Strecke in ihrer ganzen Ausdehnung am 23. August 1875 zur Eröffnung, nachdem die Theilstrecke Flöha-Pockau bereits am 15. Februar desselben Jahres für den Güterverkehr in Betrieb genommen worden war.

Von den St.-Actien mussten in Folge mangelnder Einzahlungen zunächst 25 888 Stück im Betrage von 7 766 400 Mk., meist solche der Baugesellschaft, für verfallen erklärt, doch konnten dann 25 399 Stück für 6 019 650 Mk., mithin mit Verlust von 1 600 050 Mk. gegen den Nominalwerth von Neuem verkauft werden, während 489 Stück im Nominalwerth von 1 467 000 Mk. caduzirt werden mussten. Im Ganzen sind von der Gesellschaft 20 986 537 Mk. für die Bahn verwendet worden, mithin für 1 km 306 373 Mk.

Die Gesellschaft hatte bei dem sächsischen Staat um Uebernahme des Betriebes angetragen, war aber auch hierauf abschläglich beschieden worden und musste diesen deshalb selbst übernehmen. Der Betriebswechsel auf der Hauptlinie findet in Reitzenhain statt, indem die 1 km lange Reststrecke von dort bis zur Grenze an die anschliessende Buschtiehrader Bahn verpachtet ist. Das Eröffnungsjahr 1875 schloss mit einem directen Betriebsdeficit von 54 312 Mk. ab. Dies und die finanzielle Nothlage der Gesellschaft überhaupt, in Folge deren die St.-Actien nur bis incl. 1873 Bauzinsen und die Pr.-Obligationen nur noch für das erste Halbjahr 1875 Zinsen erhalten hatten, veranlassten dieselbe, ihr Unternehmen dem Staat zum Kauf anzubieten, welcher die Bahn bei den ersten grossen Eisenbahnverstaatlichungen per 16. Dezember 1876 gegen Zahlung von 9 900 000 Mk. erwarb. Hieraus erhielten die Pr.-Obligationen im Nennwerth von 600 Mk. je 400 Mk. in 3procentigen sächsischen Rentenpapieren und 30 Mk. baar für rückständige Zinsen, doch wurde diese baare Zuzahlung

bei den nach dem 15. August 1876 präsentirten Stücken auf 15 Mk. herabgesetzt und fiel bei den nach dem 31. August desselben Jahres präsentirten Stücken ganz weg. Die nicht zum Eintausch angemeldeten Obligationen wurden später per 1. Juli 1877 zum Nominalwerth von 600 Mk. plus 15 Mk. Zinsen für das erste Halbjahr 1877 gekündigt. Bei der Restausschüttung der Liquidationsmasse erhielten laut Entscheidung vom 7. August 1884 die St.-Actien pro Stück 6,80 Mk. = $2^{8}/_{30}$ % des Nominalbetrages von 300 Mk.

Im Verkehr sind Chemnitz-Commotauer Eisenbahnpapiere nicht mehr.

Chemnitz-Riesaer Eisenbahn.

(Erzgebirgische Eisenbahn.)

Wie schon der ursprüngliche Name „Erzgebirgische Eisenbahn" besagt, galt diese Linie vornehmlich den Interessen des Erzgebirges als Hauptsitzes der Industrie im Königreich Sachsen, zu welchem die Stadt Chemnitz gewissermassen den Schlüssel bildet. So ging denn auch der erste Anstoss zu dieser Bahn von dem Industrieverein des Königreichs aus, indem derselbe in seiner Generalversammlung des Jahres 1835 direct nach Concessionirung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn den Beschluss fasste, eine Eisenbahnverbindung des Erzgebirges einerseits mit dem Voigtlande und andererseits mit Leipzig, Dresden und mit der Elbe anzustreben. Auf seine Veranlassung hin bildete sich am 14. November desselben Jahres ein Comité zur Voruntersuchung über die Ausführbarkeit und praktische Bedeutung einer solchen Eisenbahnverbindung. Nachdem dieses noch in demselben Jahr die regierungsseitige Genehmigung zu diesem Vorhaben erhalten hatte, schrieb es — der einzige uns bekannt gewordene Fall dieser Art — schon zur Aufbringung der für diese allgemeine Voruntersuchung erforderlichen Gelder eine Subscription auf 45 000 Mk. aus, wobei den Subscribenten bereits der Mitbesitz an dem dereinstigen Unternehmen zugesichert wurde; doch scheinen die hierbei eingezahlten Beträge auf die späteren Actien nicht in Anrechnung gekommen zu sein, der garantirte Mitbesitz beschränkte sich also demnach auf die Vorberechtigung zur Betheiligung an dem späteren eigentlichen Anlagecapital. Die Gemeinschaft der Subscribenten beschloss in einer am 1. Mai 1837 abgehaltenen Generalversammlung die Ausführung der „Erzgebirgischen Bahn" von Chemnitz einerseits westlich nach Zwickau und andererseits nördlich nach Riesa, sowie

von dem auf rund 10 400 000 Mk. veranschlagten Anlagecapital zunächst 9 000 000 Mk. in Actien aufzubringen, und es wurde die erste Einzahlung von $2^1/_2$ % zu den speciellen Vorarbeiten gegen Anwartscheine auf die künftigen Actien noch im Juli desselben Jahres ausgeschrieben. Auf Vorlage der Regierung bei den Kammern wurde unterm 10. August 1837 das ursprünglich für die Leipzig-Dresdener Bahn erlassene Expropriationsgesetz auch auf die Erzgebirgische Bahn ausgedehnt, und so schien das Unternehmen dicht vor der Verwirklichung zu stehen. Da aber trat plötzlich in den Finanzkreisen eine Panik ein, dadurch verursacht, dass bei der Leipzig-Dresdener Eisenbahn das ursprüngliche Anlagecapital verdreifacht werden musste, und selbst die Regierung sah sich dadurch bewogen, die Ausführung des Unternehmens zunächst zu untersagen. Die Gesellschaft blieb zwar zusammen, war aber vorläufig zur Unthätigkeit verdammt, und nun vergingen sieben Jahre, ehe das Project zur Ausführung reifte. In dieser Zwischenzeit ergriffen die Vertreter der erzgebirgischen Industrie und der wichtigen Fabrikstadt Chemnitz, welche durch das Entstehen anderer, ihren Interessen nicht dienender Eisenbahnlinien direct geschädigt werden mussten, die Initiative und wendeten sich an Kammern und Landesherrn. In der Landtagssession 1839/40 wurde diesen Bestrebungen auch Rechnung getragen, zur Herabminderung der Kosten aber nur die Verbindung des Erzgebirges mit dem Voigtlande in der Linie Chemnitz - Zwickau (Endpunkt der projectirten Zweigbahn Werdau-Zwickau der sächsisch - bayerischen Eisenbahn Leipzig-Hof) in das Eisenbahnprogramm aufgenommen, dann in der Session von 1843 aber diese Linie fallen gelassen und dafür die Linie Chemnitz - Riesa eingestellt, da jene hauptsächlich nur dem Verkehr des Erzgebirges mit Leipzig genutzt hätte, während die Riesaer bei nur ganz geringem Umwege nach Leipzig gleichzeitig der Verbindung mit Dresden und der Elbe Rechnung trug.

Unterm 1. Juli 1845 erhielt die, wie schon oben gesagt, zusammen gebliebene Erzgebirgische Eisenbahngesellschaft die Allerhöchste Concession zum Bau und Betrieb der Linie Chemnitz-Riesa und hierbei wurde die Firma in „Chemnitz - Riesaer Eisenbahngesellschaft“ geändert, deren Sitz Chemnitz blieb. Das Anlagecapital wurde auf 12 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. plus der zur Zahlung der 4 procentigen Bauzinsen erforderlichen Summen festgesetzt, und dem allgemeinen Eisenbahnprogramm entsprechend, übernahm hiervon der sächsische Staat 3 000 000 Mk.

Der Bau hatte mit vorläufiger Genehmigung bereits am 9. Mai 1845 bei Riesa begonnen, und die 29 km lange Theilstrecke

Riesa-Döbeln-Limmritz wurde am 29. August resp. 22. September 1847 eröffnet. Da das ursprüngliche Anlagecapital zur Fertigstellung der Bahn auch hier sich als ungenügend erwies, und die Gesellschaft den noch erforderlichen Betrag von 6 000 000 Mk. nicht einmal auf dem Wege der Anleihe, geschweige denn durch Ausgabe neuer Actien aufbringen konnte, beschloss sie in der Generalversammlung des Jahres 1848 den Verkauf ihres Unternehmens an den Staat; die Verhandlungen zogen sich indess in die Länge, so dass der Verkauf der unfertigen Bahn — es war auch jetzt immer nur erst Riesa-Limmritz im Betrieb — am 31. Dezember 1850 perfect wurde. Der Staat bezahlte für die Actien nur 30 % baar, d. i. pro Actie à 300 Mk. 90 Mk., doch ist selbst dieser Preis den finanziellen Ergebnissen der im Betrieb stehenden Theilstrecke und dem Börsencourse der Actien gegenüber ein hoher. Da sich der Verkehr der gedachten Theilstrecke fast nur auf die lokalen Beziehungen der beiden damals gegen heute unvergleichlich unwichtigeren Städte Riesa und Döbeln beschränkte, welche erst später Dank der durchgehenden Schienenverbindung zu ihrer heutigen Blüthe gelangt sind, so waren die finanziellen Ergebnisse der drei Jahre mit Theilbetrieb äusserst ungünstige, und die Betriebsausgaben allein hatten die Gesammteinnahmen um 40 bis 47 % überstiegen; der Börsencours der Actien aber war bis auf 20¼ % gesunken.

Die Bahn war ebenso wie schon vorher die sächsisch-bayerische als Privatunternehmen an den kostspieligen Kunstbauten gescheitert, indem in ihrer Trace zehn bedeutende Viaducte und zwei grössere Brücken liegen.

Da die Bahn von den anderen, bereits in Staatsbesitz befindlichen Linien getrennt lag, so wurde für dieselbe zunächst eine besondere „königliche Direction der Chemnitz-Riesaer Staatseisenbahn“ errichtet. Dieselbe hatte bis zur Bauvollendung der ganzen Linie ihren Sitz in Döbeln, wurde dann aber nach Chemnitz verlegt. Die Fertigstellung der 37 km langen Reststrecke Limmritz-Chemnitz erfolgte am 1. September 1852. Gegenwärtig steht die Linie wie sämmtliche sächsischen Staatsbahnen unter der alleinigen königlichen Generaldirection in Dresden.

Da dies die erste von uns behandelte sächsische Eisenbahn älteren Datums ist, so möge aus den Concessionsbedingungen Folgendes noch besonders hervorgehoben werden: Das Bau- und Betriebsrecht war ein ausschliessliches, d. h. es sollte keine anderweitige Eisenbahnunternehmung zur Verbindung der gleichen Endpunkte auf directem Wege vom Staat selbst gebaut oder an Andere

concessionirt werden und die Gesellschaft als Eigenthümerin der Bahn allein zur Transportbeförderung auf derselben berechtigt sein, also ein Mitbenutzungsrecht seitens anderer Transportunternehmer gegen Entrichtung eines Bahngeldes, wie solches in dem preussischen Eisenbahngrundgesetz von 1838 vorgesehen, nicht eintreten. Die Concessionsdauer war unbeschränkt, doch behielt sich der Staat das Recht vor, das Eigenthum der Bahn nach Ablauf von 25 Jahren seit Eröffnung der ganzen Linie für sich zu erwerben. Der Kaufpreis sollte hierbei unter Zugrundelegung der Durchschnittsdividende der letzten zehn Betriebsjahre abzüglich des besten und des schlechtesten dieser derart berechnet werden, dass bei einer Durchschnittsdividende von 4 % und darunter der Nennwerth der Actien gezahlt, bei einer Durchschnittsdividende über 4 % aber ausserdem noch eine entsprechende feste Rente oder der 25 fache Betrag dieser als Capitalentschädigung gewährt werden sollte. Andererseits war aber auch der Staat berechtigt, das Ankaufsrecht nach Ablauf der 25 Jahre derartig auszuüben, dass er die Actien nur allmählich in beliebigen Fristen und Raten auf dem Wege der Ausloosung für sich erwerben könnte, wobei aber nicht nur der Nominalbetrag der Actien, sondern die nach den vorstehenden Kaufbedingungen auf jede Actie entfallende Capitalsentschädigung zu zahlen sein sollte. Während der auf vier Jahre festgesetzten Bauzeit sowie während der darauf folgenden drei ersten Betriebsjahre sollte die Gesellschaft von allen Staatsabgaben befreit, von da ab aber der Gewerbesteuer in Gemässheit des allgemeinen Gewerbesteuergesetzes unterworfen sein. An Fonds brauchte die Gesellschaft nur einen Reservefonds zu führen, welcher aber erst bei einem Reinertrage über 4 % Dividende und dann zwar mit der Hälfte dieses Mehrüberschusses bis zum Betrage von ½ % des Anlagecapitals zu belegen war, indess sollte die Dotationsquote unter Einvernehmen von Regierung und Gesellschaftsvorständen bis zu 1 % des Anlagecapitals erhöht werden dürfen. Der Maximalbestand des Reservefonds war auf 5 % des Anlagecapitals festgesetzt.

Die Verpflichtungen der Gesellschaft der Militärbehörde gegenüber wurden dahin geregelt, dass auf Anordnung der Letzteren zu transportirende Militärpersonen und Effecten nächst den von der Postbehörde überwiesenen Transporten den ersten Anspruch auf Beförderung haben sollten, dass erforderlichen Falls zur Beförderung grösserer Truppenabtheilungen Extrazüge zu stellen seien, soweit die vorhandenen Transportmittel dies ohne Störung des regelmässigen Bahnbetriebes gestatteten, dass bei Transporten in fahrplanmässigen Zügen für die Beförderung von Militärpersonen eine

Ermässigung von 33⅓ % des tarifmässigen Billetpreises der betreffenden Wagenklasse und für die von Effecten, soweit diese tarifmässig „Producte“ sind, eine solche von 25 % eintreten sollte, die anderen Effecten aber sowie Geschütze und Fahrzeuge zu dem vollen Tarifsatz zu befördern seien, dass bei Forderung und Gestellung von Extrazügen dagegen für jeden sowohl für die Personen als auch für die Effecten u. s. w. benutzten Wagen der Tarifsatz für 80 Centner Productenfracht in Ansatz kommen sollte, dass die Regierung bei dem Erforderniss grosser allgemeiner Truppenbewegungen den öffentlichen Betrieb auf der Bahn beschränken könne, dass aber, wenn nur noch die Hälfte oder eine noch geringere Zahl der fahrplanmässigen Züge für den öffentlichen Verkehr befördert werden könne, für die Militärtransporte der allgemeine Tarif in Kraft trete.

Das Verhältniss zur Post wurde nach den bereits auf Seite 148 angegebenen allgemeinen Grundzügen und Entschädigungssätzen geregelt, die Entschädigung für Abfindung der Poststationsinhaber aber hier auf 4000 Thaler festgesetzt.

Als die entscheidende Behörde zur Auslegung der Statuten bei eintretenden Meinungsverschiedenheiten wurde die Regierung allein bestimmt, der gerichtliche Weg also mit seinem hier Hoffnung spendenden, da Hoffnung vernichtenden, jedenfalls aber mit der Dampfeseile der Eisenbahnen gar zu sehr contrastirenden langwierigen Instanzenzug vermieden. — Dies aus der Concession, deren günstiger Bedingungen sich die Gesellschaft allerdings nicht lange zu erfreuen hatte.

Nach dem weiter oben Gesagten giebt es Chemnitz-Riesaer Eisenbahnpapiere nicht mehr.

Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn.

(Wüstenbrand - Lugau.)

Behufs besserer Ausnutzung des Lugau-Niederwürschnitzer Steinkohlenbeckens constituirte sich zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung aus diesem nach Chemnitz 1855 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Chemnitz und erhielt unterm 29. September 1856 die Bestätigung ihrer Statuten. Die Trace der unterm 2. Dezember 1856 concessionirten Bahn wurde auf Wüstenbrand (Station der gleichzeitig im Bau befindlichen Staatsbahnstrecke Chemnitz-Zwickau) nach dem Dorfe Lugau festgestellt, und die ausser den Anschlussgleisen 11,3 km lange Strecke

zusammen mit Chemnitz-Zwickau am 15. November 1858, zunächst jedoch nur für den Güterverkehr eröffnet. Der Bau war auf Kosten der Gesellschaft seitens des sächsischen Staates ausgeführt worden, welcher auch von Anfang an Betrieb und Unterhaltung der Bahn auf zunächst 20 Jahre gegen ein auf das transportirte Kohlenquantum basirtes Pachtgeld übernahm. Die Betriebsmittel waren jedoch Eigenthum der Gesellschaft.

Das Anlagecapital war auf 1 200 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit 4 % Bauzinsen bis zum 30. Juni 1858 festgesetzt worden. Von diesem Capital erhielt inhaltlich der Statuten der Gründer der Gesellschaft Advocat Dr. Julius Volkmann 80 Stück Freiactien im Betrage von 24 000 Mk. Zur Begleichung einer schwebenden Schuld und Vermehrung der Betriebsmittel wurde 1861 eine 4procentige Anleihe von 450 000 Mk. aufgenommen, so dass sich nun die Gesammtbelastung des Unternehmens auf 1 650 000 Mk., mithin pro 1 km auf 146 018 Mk. stellte.

Im Jahre 1862 wurde auch der Personenverkehr eingeführt, gewissermassen aber für Rechnung der Staatsbahnverwaltung, indem diese die erforderlichen Personenwagen stellte, ihrerseits aber auch die Einnahmen aus dem Personenverkehr zog.

Wie bei allen Kohlenbahnen gestaltete sich auch bei dieser der Güterverkehr äusserst günstig, und die der Gesellschaft zugefallenen, auf das transportirte Kohlenquantum basirten Pachtsummen gestatteten, obgleich der Einheitssatz mehrmals reduzirt worden war, die Vertheilung folgender Dividenden:

	½ Jahr									
pro	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867
	1	3	5	7½	8½	10	9⅓	11	8	6½ %
pro	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
	7	7½	7¼	8½	7½	10	10½	11¾	16⅙	16⅓ %

pro 1878 13⅔ % } im Durchschnitt 8,85 %.

Am 15. Oktober 1878 lief der Pachtvertrag mit der Staatsbahnverwaltung ab. Auch war der Staat inhaltlich der Concession berechtigt, zu diesem Zeitpunkt resp. von da ab — unbeschadet anderweitiger freier Vereinbarung — die Bahn gegen den 25fachen Betrag des durchschnittlichen Reingewinnes der letzten fünf Jahre zu erwerben, wobei jedoch, zu historischer Notiz sei es erwähnt, das volle Anlagecapital als Mindestpreis bestimmt war. In der That hatte auch die königlich sächsische Regierung beabsichtigt, die Bahn zu dem gedachten Termin käuflich zu erwerben, und bereits die diesbezüglichen Vereinbarungen mit der Gesellschaft ge-

troffen, jedoch scheiterte für diesmal der beabsichtigte Kauf an dem ablehnenden Votum der sächsischen Kammern. Mit Rücksicht darauf, dass seitens des Staates von der Station Stollberg aus ebenfalls eine Bahn in das Lugauer Kohlenrevier in Angriff genommen worden war, trat derselbe nunmehr aber auch von dem bisherigen Pachtvertrag zurück und übernahm nur noch den Betrieb für Rechnung der Gesellschaft, wahrte sich jedoch bei Abschluss des neuen Betriebsvertrages das Recht, die Bahn innerhalb vier Jahren gegen Zahlung von 600 Mk. 3procentiger Staatspapiere für jede Actie à 300 Mk. anzukaufen.

Die Staatsbahnstrecke Stollberg-Lugau wurde am 15. Mai 1879 dem Verkehr übergeben; der hiermit für die Gesellschaft verbundene Ausfall wurde aber reichlich aufgewogen durch das Aufblühen der im Gebiet ihrer Bahn neu erschlossenen Kohlengruben des Oelsnitz-Gersdorfer Reviers, so dass die transportirten Mengen nach wie vor von Jahr zu Jahr stiegen. Ausserdem wurde auch zur Verminderung der Betriebskosten am 15. Mai 1879 Secundärbetrieb eingeführt. Indess sah sich die Gesellschaft zur Vermehrung der Transportmittel, sowie zur Auswechselung der alten eisernen in Stahlschienen genöthigt resp. veranlasst, entnahm die hierzu erforderlichen bedeutenden Aufwendungen aber den Betriebseinnahmen, so dass sich hierdurch die Betriebsausgaben in den drei folgenden Jahren von 1879 bis 1881 auf 68,9, 60,2 und 64,4 % der Betriebseinnahmen stellten. Der hiernach verbleibende Reinüberschuss ergab pro 1879: $6^1/_2$ %, pro 1880: $9^1/_2$ % und pro 1881: 9 % Dividende.

Die in dem neuen Betriebsvertrage bereits vorgesehene Verstaatlichung der Bahn kam per 1. Januar 1882 zur Ausführung. Die Actien erhielten hierbei, wie schon angegeben, je 600 Mk. in 3procentigen Staatsrentenpapieren, so dass sich für den Staat der Kaufpreis auf 2 400 000 Mk. stellte, wozu noch die Anleihe mit umlaufend 335 100 Mk. kam, doch wurde dieselbe sofort per 1. Januar 1883 gekündigt. Andererseits fiel dem Staat der statutenmässige Reservefonds in Höhe von 60 000 Mk. zu. Die Gesellschaft löste sich 1882 auf.

Die der Gesellschaft gehörige Anschlussbahn von 1,2 km ging selbstredend mit in Staatsbesitz über; die übrigen, damals 5,3 km langen Anschlussgleise sind Privateigenthum der Kohlengruben.

Ausser dem eigentlichen Kaufpreis für die Actien hat die Liquidationsmasse noch eine nachträgliche Auszahlung von $3^1/_3$ % = 10 Mk. pro Actie zugelassen.

Im Verkehr befinden sich Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahnpapiere nicht mehr.

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn.

Bereits früher waren verschiedene Projecte zur Verbindung der preussischen Lausitz mit dem Königreich Sachsen aufgestellt worden, zunächst aber keins derselben bis zur Durchführung gelangt. Erst nach Eröffnung der Berlin-Görlitzer Eisenbahn in der Linie Berlin-Cottbus-Görlitz gelang die Verwirklichung jenes Projectes. Es bildete sich hierzu eine neue Actiengesellschaft, welche unterm 29. Juni bezw. 24. September 1868 seitens der betheiligten Staaten Preussen und Sachsen die Concession zum Bau und Betrieb der Linie Cottbus-Grossenhain erhielt.

Das Anlagecapital war auf 1 500 000 Mk. in St.-Actien und 3 000 000 Mk. in St.-Pr.-Actien festgesetzt worden. Hiervon übernahm die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, in deren Interesse die Förderung dieses Unternehmens als eines neuen Zufuhrweges für sie lag, 1 500 000 Mk. sowie von Eröffnung ab den Betrieb unter Stellung der Transportmittel gegen 55 % der Bruttoeinnahme, so dass der Cottbus-Grossenhainer Gesellschaft 45 % verblieben.

Der Bau wurde im Herbst 1868 begonnen und die 80 km lange Strecke am 20. April 1870 eröffnet.

Im Jahre 1874 erhielt die Gesellschaft von Preussen die Concession, ihre Linie nördlich von Cottbus bis Frankfurt a. O. zu verlängern und das Actiencapital hierzu um 10 500 000 Mk. und zwar 4 500 000 Mk. in Stammactien und 6 000 000 Mk. in St.-Pr.-Actien zu erhöhen. Hieran war jedoch die Bedingung geknüpft, dass die Gesellschaft den Betrieb auf der ganzen Strecke selbst führe. Sie übernahm diesen am 1. Juni desselben Jahres und gleichzeitig auch den Betrieb der an diesem Tage eröffneten „Oberlausitzer Bahn“, welche bei Ruhland die Linie Cottbus-Grossenhain schneidet. Die Eröffnung der 73,5 km langen Strecke Cottbus-Frankfurt a. O. erfolgte ult. 1876. An Anleihen hat die Gesellschaft 3 675 000 Mk. genehmigt erhalten, so dass das ganze concessionirte Anlagecapital sich auf 18 675 000 Mk. stellte, wovon aber 1 025 000 Mk. der Anleihen unbegeben geblieben sind, so dass auf 1 km 114 184 Mk. kommen. Der ursprüngliche Zinsfuss der Anleihen betrug 5 %.

Am 1. Juli 1878 wurde das Verhältniss zur Oberlausitzer Bahn gelöst, indem die Hauptstrecke derselben in die Verwaltung der Berlin-Anhaltischen Bahn überging, während Cottbus-Grossenhain nur die Zweigbahn Ruhland-Lauchhammer in Betrieb und Pacht behielt.

Der Verkehr hatte sich von Anfang an gut entwickelt, so dass vom ersten vollen Betriebsjahr ab St.-Actien und St.-Pr.-Actien

in der Zeit des alleinigen Bestehens der Stammstrecke, das ist von 1871—1876, nicht unerhebliche Dividenden erhalten hatten und zwar:

	1871	1872	1873	1874	1875	1876
St.-Actien	4	6	7,5	7	7	5 %
St.-Pr.-Actien	5	5,5	6,25	6	6	5 %

Obgleich der Verkehr auch später nach wie vor ein guter blieb, sank die Rentabilität des Unternehmens von 1877 ab dadurch bedeutend, dass im Verhältniss zum Anlagecapital der Stammstrecke das Gesammtunternehmen durch die Capitalsvermehrung für den Bau der Strecke Cottbus-Frankfurt a. O. zu hoch belastet wurde.

Es stellten sich nunmehr die Dividenden nur noch, wie folgt:

	1877	1878	1879	1880
St.-Actien	0	0,33	1,5	1,66 %

Die St.-Pr.-Actien hatten alljährlich die statutenmässige Dividende von 5 % erhalten, mithin betrug die Durchschnittsdividende für die zehn Jahre selbstständigen Bestehens der Bahn bei den St.-Actien 4 % und bei den St.-Pr.-Actien 5,4 %.

Im Jahre 1881 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft in Unterhandlungen behufs Ankaufs der Bahn einschliesslich der im Königreich Sachsen gelegenen Strecke. Dieselben führten ohne Weiterungen zum Abschluss, so dass der Staat die Bahn laut Gesetz vom 28. März 1882 mit Rechnung vom 1. Januar 1881 am 1. Mai 1882 in Verwaltung und Betrieb nahm und mit dem 1. September 1883 bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner zu Eigenthum erwarb.

Dieselbe wurde der königlichen Eisenbahndirection Berlin unterstellt, und es gehört die Strecke Cottbus-Grossenhain zum Betriebsamt Cottbus und Cottbus-Frankfurt zum Betriebsamt Berlin-Sommerfeld.

Der Staat gab zuerst ab 1. Januar 1881 den St.-Actien eine feste Rente von 3 % und den St.-Pr.-Actien eine solche von 5 %. Bei dem späteren Umtausch der Actien in 4procentige Consols zahlte er für 4 St.-Actien à 300 Mk. (= 1200 Mk.) 900 Mk. und für 2 St.-Pr.-Actien à 600 Mk. (= 1200 Mk.) 1500 Mk.

Hiernach stellte sich der Kaufpreis, wie folgt:

für 6 000 000 Mk.	St.-Actien	4 500 000 Mk.	in 4proc. Consols
für 9 000 000 „	St.-Pr.-Actien	11 250 000 „	in 4 „ „
	Summa	15 750 000 Mk.	

wozu noch die Anleihen mit umlaufend 2 564 800 Mk. kamen.

An Fonds fielen dem Staat 779 603 Mk. zu.

Bezüglich der Zweigbahn Ruhland-Lauchhammer trat der Staat an Stelle der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft in den Vertrag ein. Nach Beendigung der Liquidation löste sich 1885 die Gesellschaft auf.

Bei Verstaatlichung der Bahn betrug der Zinsfuss beider Anleihen, Lit. A von 1872 und Lit. B von 1876, noch 5 %. Bei der ersteren wurde derselbe zunächst per 1. Januar 1881 auf 4½ % und per 1. Januar 1886 auf 4 % herabgesetzt, dann aber im Jahre 1887 die Stücke dieser Anleihe in 3½ procentige Consols umgetauscht, resp. die hierzu nicht angemeldeten per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt. Die Anleihe Lit. B von 1876 wurde ohne vorherige Herabsetzung des Zinsfusses per 1. Juli 1883 zur Rückzahlung gekündigt.

Hiernach sind Cottbus-Grossenhainer Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Denzlingen-Waldkircher Eisenbahn.

(Elzthalbahn.)

Die Gemeinden des Elzthales, besonders die Stadt Waldkirch, hatten sich bereits seit 1860 wiederholt an Regierung und Landtag des Grossherzogthums Baden mit der Bitte um Erbauung einer Bahn durch das Elzthal, mit Anschluss an die Hauptbahn, gewendet, doch immer ohne Erfolg. Nachdem alsdann 1866 seitens des Staats von Offenburg aus eine Bahn durch das Kinzigthal bereits gebaut und eine solche von Freiburg aus durch das Höllenthal in Aussicht genommen war, wurde das Elzthal in seinen geschäftlichen Beziehungen zum Schwarzwald immer mehr bedroht, und deshalb beschloss die Stadtgemeinde Waldkirch, da sich das Privatcapital zur Bildung einer Actiengesellschaft nicht regte, eine Bahn nach der zunächst gelegenen Staatsbahnstation Denzlingen auf eigene Kosten auszuführen. In Folge des betreffenden Antrages wurde mit Gesetz vom 30. März 1872 der Bau der gedachten Bahn durch Privatunternehmer und gleichzeitig die Ausübung des Betriebes durch die Staatsbahnverwaltung gegen eine Vergütung von mindestens 60 % der Bruttoeinnahme genehmigt. Die definitive Concession erhielt die Stadt unter dem 29. August 1872, und hierbei war die Betriebsüberlassung gegen 60 % der Bruttoeinnahme an den Staat vereinbart; jedoch sollte die Stadt, falls diese 60 % den wirklichen Betriebsaufwand überstiegen und andererseits die der Stadt zufallenden 40 % zur Verzinsung des

Anlagecapitals mit $4^1/_2$ % nicht ausreichen sollten, den hierzu fehlenden Betrag aus jenem Ueberschuss zurück erhalten. Auch behielt sich der Staat das Recht vor, die Bahn jederzeit nach vorheriger einjähriger Mittheilung käuflich zu erwerben, wobei der Kaufpreis, bei Uebernahme vor dem 25. Betriebsjahr, auf Erstattung des vollen Anlagecapitals ohne jeden Abzug und Zuzahlung derjenigen Beträge festgesetzt wurde, die in den einzelnen Jahren zu einer 4procentigen Verzinsung desselben aus den der Stadt zugeflossenen 40 % gefehlt haben sollten. Die weiteren Bestimmungen der Concession über einen späteren Ankauf sind gegenstandlos geworden, und deren Angabe deshalb hier überflüssig. Nachrichtlich sei aber noch erwähnt, dass die ursprüngliche Concession auf 80 Jahre lautete und der Bahn völlige Steuerfreiheit zubilligte, wie auch die Bildung besonderer Fonds für die Bahn nicht vorgeschrieben wurde. Inhaltlich des Betriebsvertrages stellte die Staatsbahnverwaltung das Personal, die Betriebsmittel sowie sämmtliches Inventar und Material und trug alle Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, während die für erforderliche Erweiterungen, Erneuerungen und Aenderungen der Bahnanlage sowie für Entschädigungen aus etwaigen Unglücksfällen der Stadt zur Last fielen.

Das Anlagecapital wurde auf 400 000 Gulden = rund 690 000 Mk. veranschlagt, und es erhielt die Gemeinde die staatliche Genehmigung, dasselbe durch Aufnahme von Darlehen zu beschaffen. Zunächst nahm sie ein solches im Betrage von 540 000 Mk. bei dem Reichsinvalidenfonds in Berlin auf, das mit $4^1/_2$ % zu verzinsen und mit 1 % plus Zinszuwachs jährlich zu amortisiren war. Der weitere Bedarf wurde in kleineren Posten theils zu 4, theils zu $4^1/_2$ % beschafft, die später aber in 1881 durch ein neues zweites Darlehen bei dem Reichsinvalidenfonds im Betrage von 300 000 Mk. zurückgezahlt wurden. Der Zinsfuss dieses Anlehens wurde auf 4 % und die Amortisationsquote auf $1^1/_8$ % plus Zinszuwachs festgesetzt. Bei den späteren kleineren Darlehen bei der Stuttgarter und Waldkircher Sparkasse und bei Privaten betrug der Zinsfuss stets 4 %. Das erste $4^1/_2$procentige Darlehen wurde nur zur Bauausführung verwendet, während die späteren ausser zu gleichem Zweck auch zur Bedienung der Anlehen und Erhöhung der Amortisationsquote des ersten verwandt wurden.

Die Bauausführung hatte die Stadt mit Ausnahme des Grunderwerbs einem Bauunternehmer für 340 000 Gulden in Generalentreprise übertragen, und es war damit in der zweiten Hälfte des Februar 1874 begonnen worden. Am 1. Januar 1875 wurde die

7,12 km lange Bahn dem Betriebe übergeben, welchen von Anfang an, wie schon oben gesagt, die Staatsbahnverwaltung übernahm. Mit den späteren Bauaufwendungen stellte sich das Anlagecapital im Ganzen auf 789 720 Mk., mithin einschliesslich der Brücke über die Elz für 1 km auf 110 916 Mk., selbstredend ohne Betriebsmittel, welche die Staatsbahnverwaltung stellte. Da die Bedienung des ersten grossen Anlehens alljährlich $5^1/_2$ % erforderte, die Stadt aber nach den Voranschlägen und dem Betriebsüberlassungsvertrag auf eine höchstens $4^1/_2$ procentige Verzinsung des Anlagecapitals hoffen konnte, wusste sie eine Anzahl grösserer Fabrikanten und Gewerbetreibenden aus Stadt und Umgegend zur Uebernahme einer gewissen Zinsgarantie zu veranlassen, die sich auf den Betrag von rund 4500 Mk. belief, zum grössten Theil sich aber nur auf die ersten acht Betriebsjahre 1875/82 erstreckte.

Der Verkehr, dessen Haupteinnahmequelle stets der Personenverkehr bildete, gestaltete sich nicht ungünstig. Indess erhielt die Stadt stets nur die vertragsmässigen 40 %, da selbst die dem Staat zufallenden 60 % bei Weitem nicht dessen buchmässigen Betriebsaufwand deckten, indem dieser ganz abnorme Zahlen aufwies, selbst dann noch, als 1879 der Secundärbetrieb eingeführt war. Dieselben sind in Procenten der Bruttoeinnahme in den einzelnen Jahren der Stadt wie folgt berechnet:

pro	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885
	133	129	111	111	104	92	97	92	89	89	83 %.

Diesen horrenden Sätzen gegenüber haben sich die Betriebsausgaben des ganzen badischen Staatsbahnnetzes für dieselben Jahre laut der grossherzoglich badischen Statistik auf: 62,18, 62,67, 62,91, 61,42, 59,34, 55,75, 56,90, 57,61, 59,98, 62,52, 62,84 % der Bruttoeinnahme gestellt.

Die der Stadt zugefallenen 40 % der Bruttoeinnahme verzinsten das jeweilige Anlagecapital, wie folgt:

pro	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886
	3,19	3,08	2,98	2,90	2,93	3,10	2,81	2,94	2,94	3,25	3,12	2,60 %

und ergaben im Durchschnitt einen Jahresbetrag von 22 920 Mk., während allein die planmässige Bedienung der beiden Anlehen vom Reichsinvalidenfonds alljährlich 45 200 Mk. erforderte. Diesem Ergebniss gegenüber war die Stadt glücklich, als sich 1886 der Staat bereit erklärte, die Bahn käuflich zu erwerben, und sie nahm auch das Gebot von 700 000 Mk. ohne Weiteres an, während sie den Concessionsbestimmungen gemäss auf das volle Anlagecapital mit 789 720 Mk. und Nachzahlung der beträchtlichen alljährlichen Fehlbeträge zu einer 4 procentigen Verzinsung desselben hätte hoffen

können. Die Bahn ging mit Rechnung vom 1. April 1886 in das Eigenthum des Grossherzogthums Baden über.

Die Staasbahnverwaltung berechnet sich aus der Betriebsführung der Elzthalbahn excl. des Vierteljahres in 1886 ein Deficit von 266 747 Mk.!

Nach Obigem hat es besondere Eisenbahnpapiere für die Elzthalbahn nie gegeben.

Düsseldorf - Elberfelder Eisenbahn.

Der Vorgeschichte dieser Bahn ist bereits auf Seite 104 eingehend Erwähnung geschehen. Sie war die erste Bahn in den westlichen Provinzen des Königreichs Preussen und concurrirte in ihrer Entstehungsgeschichte mit der Berlin-Potsdamer um die Ehre, die erste des ganzen Landes zu werden. Wie dort constituirte sich auch hier die Gesellschaft 1835 und zwar mit Sitz in Düsseldorf, wie dort wurde unterm 23. September 1837 das Gesellschaftsstatut genehmigt und hierbei die Concession ertheilt. Indess wurde die erste Theilstrecke hier erst am 20. Dezember 1838 eröffnet, die Fertigstellung der ganzen 29,1 km langen Bahn aber verzögerte sich in Folge der ungleich schwierigeren Erdarbeiten bis ins Jahr 1841; nur 2,9 km liegen in der Horizontale, die ganze übrige Strecke aber in Steigung resp. Gefäll, und zwar kommt hierbei auf 2,4 km die ganz abnorme Steigung von 1 : 30 vor. Diese schiefe Ebene wurde anfänglich durch zwei stehende Dampfmaschinen betrieben, noch im ersten Betriebsjahr aber die Einrichtung getroffen, dass stets gleichzeitig ein Zug die schiefe Ebene bergauf und ein anderer bergab passirte, wobei Letzterer vermittelst eines Drahtseils jenen bergan zog. Selbstredend musste deshalb diese Theilstrecke schon damals doppelgleisig hergestellt werden. Das Grundcapital betrug 3 083 400 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit zunächst 5 % Bauzinsen; weiterhin gab die Gesellschaft mit Privileg von 1842: 4 procentige Prioritätsactien (Obligationen) im Betrage von 3 000 000 Mk. und mit Privileg von 1850: 4½ procentige Prioritäts-Obligationen in Höhe von 1 200 000 Mk. aus. Das Gesammtanlagecapital stellte sich somit auf 7 283 400 Mk., mithin für 1 km auf 250 288 Mk., so dass diese Bahn sich ungleich theurer stellte als die Berlin-Potsdamer, bei der 1 km nur 159 090 Mk. kostete

Bis 1845 blieb die Bahn ohne jeden Anschluss; in diesem Jahre wurde die Strecke Düsseldorf-Deutz der Köln-Mindener Bahn eröffnet. In ihrem anderen Endpunkt Elberfeld erhielt sie durch

Eröffnung der Bergisch-Märkischen Bahn 1848 Fortsetzung bis Dortmund. Der Verkehr entwickelte sich nur langsam und wurde durch die politischen Wirren der Jahre 1847—1849 wieder gehemmt; erst die beiden letzten Jahre des selbstständigen Bestehens des Unternehmens 1855/56 brachten einen erhöhten Aufschwung. Bis 1850 bildete der Personenverkehr die vorherrschende Einnahmequelle, und erst mit 1851 trat der Güterverkehr wie sonst allgemein in den Vordergrund. Laut Vertrag vom 22. September 1856 ging die Bahn mit Rechnung vom 1. Januar 1857 am 2. Juni desselben Jahres in den Besitz der in Elberfeld anschliessenden Bergisch-Märkischen Eisenbahn über. Dieselbe zahlte bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner für je drei St.-Actien à 300 Mk. (= 900 Mk.) 5 Bergisch-Märkische St.-Actien à 300 Mk. (= 1500 Mk.) resp. bei verlangter Baarzahlung pro Actie à 300 Mk. 435 Mk.

Die Dividenden hatten sich wie folgt gestellt:

1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
0	$2^1/_2$	3	3	4	$4^1/_2$	2	$4^1/_2$	$4^1/_2$	3	$2^1/_2$ %

1853	1854	1855	1856	
$2^1/_2$	3	6	9 %	im Durchschnitt 3,6 %.

Der hiernach hoch erscheinende Kaufpreis erklärt sich aus den guten Dividenden der beiden letzten Jahre und daraus, dass die Bergisch-Märkische Gesellschaft für Entwickelung ihres Unternehmens der Linie Düsseldorf-Elberfeld bedurfte. Als nunmehriger Bestandtheil der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ging die Bahn 1882 in den Besitz des preussischen Staats über.

Während die Düsseldorf-Elberfelder St.-Actien bereits bei Uebernahme der Bahn seitens der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft durch Umtausch in St.-Actien dieser aus dem Verkehr gekommen waren, bestanden die beiden Anleihen, die I. Serie von 1842 (sogenannte Pr.-Actien) und die II. Serie von 1850 noch 1882 bei Uebergang der Bahn in den Besitz des Staats. Dieser reduzirte zunächst den Zinsfuss der II. Serie per 1. Januar 1886 von $4^1/_2$ auf 4 % und tauschte im Jahre 1887 beide nunmehr 4 procentige Anleihen in $3^1/_2$ procentige Consols um, resp. kündigte die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar 1887 zur baaren Rückzahlung.

Hiernach giebt es Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahnpapiere nicht mehr.

Eifeler Eisenbahn.

Nachdem die Rheinische Eisenbahn in der Linie Köln-Aachen-Herbesthal eröffnet war, richteten schon 1843 die interessirten Kreise ihr Augenmerk darauf, zur Hebung des Bergbaues und Hüttenbetriebes auf der vorderen Eifel, im Schleidener Thal und bei Commern eine Eisenbahn aus diesem Revier an die vorerwähnte Rheinische Bahn zu bauen. Indess war damals schon die erste Abkühlung bezüglich neuer Eisenbahnunternehmungen eingetreten, um so schwieriger war es, das Privatcapital für das hier vorliegende Project zu gewinnen, da das in Frage kommende Verkehrsgebiet zu den ärmeren Gegenden gehört, und die Ausbeutung der vorhandenen Bergwerke erst durch die Bahn in Fluss kommen sollte. So vergingen denn viele Jahre, ohne dass man in der Angelegenheit vorwärts kam, endlich nahmen sich englische Capitalisten derselben an, und es bildete sich mit Concession vom 16. Mai 1853 eine Gesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Aachen behufs Ausführung einer Bahn von Düren (Station der Rheinischen Eisenbahn) nach Schleiden.

Das Anlagecapital wurde auf 7 200 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. festgesetzt. Die Ausführung des Baues sollte durch einen englischen Unternehmer erfolgen, indess zerschlug sich in letzter Stunde die ganze Sache wieder, der gedachte Bauunternehmer liess die von ihm gestellte Caution von 600 000 Mk. in Stich, und die Gesellschaft löste sich auf.

Der Name „Eifelbahn“ tauchte bald darauf wieder auf, galt aber weder einer Linie Düren-Schleiden noch überhaupt einem selbstständigen Eisenbahnunternehmen, sondern ist nur die geographische Bezeichnung eines Theils des Rheinischen Eisenbahnunternehmens in der Linie Call-Trier. Den Interessen der Commerner Bleibergwerke und des Schleidener Thals wurde erst durch die 1867 vollendete Linie Düren-Euskirchen-Call resp. durch die 1884 eröffnete Zweigbahn Call-Schleiden-Hellenthal Rechnung getragen. Sonach ist jetzt eine Linie Düren-Schleiden vorhanden, indess ist diese nicht die früher beabsichtigte directe, sondern besteht aus zwei im spitzen Winkel bei Euskirchen zusammenlaufenden Strecken. Trotzdem ist den erst beregten Interessenten gegenwärtig unendlich mehr gedient als mit der früher beabsichtigt gewesenen directen Linie nach Düren, indem von Euskirchen noch Schienenwege nach Köln und nach Bonn ausstrahlen und von Call die nunmehrige Eifelbahn nach dem Eisenbahnknotenpunkt Trier führt.

Erfurt-Hof-Eger-Eisenbahn.

Dieses Project entstammt der Gründerperiode; es wurde 1872 aufgestellt. Wenn man nach dem Zweck dieses Unternehmens fragt, so ist wie bei fast allen jener Zeit die Antwort, „es sollte ein bisschen gegründet werden", die richtigste. Der vorgebliche Zweck war, den Bergbau in Thüringen und im Schleizer Oberland zu heben resp. zu erschliessen. Hauptsächlich trat hier die Gesellschaft für Eisenbahnunternehmen Commanditgesellschaft auf Actien F. Plessner & Co. in Berlin in die Erscheinung. Sie war nicht allein der Concessionsbewerber, sondern wollte und sollte auch die Bauausführung in Generalentreprise übernehmen; zur Ausführung dieses speciellen Projectes aber bewirkte sie die Bildung einer besonderen Eisenbahngesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Erfurt. Die Trace wurde auf die Linie Erfurt-Saalfeld-Schleiz-Schönberg (zum Anschluss nach Hof) -Weischlitz (zum Anschluss nach Eger) festgestellt, wozu noch Zweigbahnen von Hettstedt nach Stadtilm und von Schwarza nach Königsee und event. weiter bis Ilmenau kommen sollten. Die der geographischen Lage nach betheiligten Regierungen schlossen unterm 26. Januar 1873 über Zulassung und Förderung des Unternehmens die erforderlichen Staatsverträge ab, inhaltlich welcher das allgemeine gesetzliche Aufsichtsrecht, die technische Oberaufsicht und die Genehmigung der Tarife und Fahrpläne einheitlich an Preussen überlassen wurde. Die definitive Concession der verschiedenen Regierungen erfolgte Mitte 1873, die von Preussen unterm 27. Juni, die vom Königreich Sachsen aber sogar erst unterm 27. September, nachdem also der grosse finanzielle Rückschlag bereits eingetreten war, wodurch schon im voraus das Schicksal des Unternehmens und seiner Gesellschaft besiegelt schien.

Das Anlagecapital war laut Statut auf 15 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. und auf 22 500 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. festgesetzt. Die Bauausführung übernahm, wie schon oben gesagt, die Baugesellschaft Plessner & Co., wobei sie sich bereit erklärte, 2 288 700 Mk. St.-Actien zu pari mit in Zahlung zu nehmen. Durch den allgemeinen Krach stark in Mitleidenschaft gezogen, musste sie jedoch Anfang 1874 noch vor Beginn der wirklichen Bauarbeiten von dem Vertrage zurücktreten. Die Einzahlungen auf die gezeichneten Actien stockten, die als Zahlung an die Baugesellschaft bestimmten waren nicht anderweitig unterzubringen, auf anderem Wege konnte die Eisenbahngesellschaft das nöthige Geld auch nicht beibringen, und so beschloss sie unterm

27. Juni 1874 die Liquidation, welche noch in demselben Jahre auch staatlich genehmigt wurde. Trotz dieses frühzeitigen Endes erging es aber den Actionären weniger traurig als bei mancher wirklich in Gang gekommenen Bahn jener Zeit; sie erhielten aus der Liquidationsmasse, für St.-Actien sowohl als St.-Pr.-Actien, 67,3 % der geleisteten Einzahlungen, auch waren die Bauzinscoupons bis zum Ausbruch der Liquidation stets richtig eingelöst worden.

Erfurt - Hof - Egerer Eisenbahnpapiere giebt es hiernach selbstredend nicht mehr im Verkehr.

Schliesslich sei noch bemerkt, dass das damalige Project von keiner Seite wieder aufgenommen worden ist.

Frankfurt a. M. - Hanauer Eisenbahn.

Im Interesse der bedeutenden Gewerbthätigkeit der Stadt Hanau hatten sich bereits Anfang der vierziger Jahre Bank- und Handelshäuser zu Frankfurt a. M. und Hanau behufs Anstrebung einer Eisenbahnverbindung zwischen diesen beiden Städten zusammen gethan. Bei der nur kurzen Linie und dem in beiden Städten vertretenen Reichthum war auch bald das erforderliche Anlagecapital gesichert, indess wollte sich die kurfürstlich hessische Regierung, in deren damaligem Gebiet die Stadt Hanau liegt, nur zu einer Concessionsertheilung auf die Dauer von 25 Jahren verstehen. Alle Vorstellungen hiergegen blieben zunächst erfolglos, und erst als es sich um die Concessionirung der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Cassel - Gerstungen) handelte, wurde die kurfürstliche Regierung nachgiebiger und verstand sich zur Concessionsertheilung auf 99 Jahre. Die Frankfurter und Hanauer Bankhäuser nämlich, welche die Gründung jener von der Regierung begehrten Bahn übernehmen sollten, machten dies von der Ertheilung günstigerer Concessionsbedingungen für Frankfurt - Hanau abhängig, und so gelangten ihre Forderungen auch bezüglich dieser Bahn zur Annahme. Die gedachten Bankhäuser erhielten nun unterm 28. Juli 1844 die Concession zum Bau und Betrieb der gedachten Linie sowie zur Bildung einer Actiengesellschaft zu diesem Zweck, welche dann unterm 6. August desselben Jahres auch die Bestätigung seitens der damaligen freien Stadt Frankfurt erhielt. Der Bau konnte erst am 27. Oktober 1845 in Angriff genommen werden, da der Grunderwerb viel Schwierigkeiten mit sich brachte; die gleiche Veranlassung verzögerte aber auch den Weiterbau der-

artig, dass die nur 16,1 km lange Linie erst am 10. September 1848 dem Verkehr übergeben werden konnte.

Das Anlagecapital war nach den Statuten auf 1 500 000 Gulden rh. in St.-Actien à 250 Gulden rh. festgesetzt gewesen, wurde aber zu dem späteren Weiterbau durch neue Emissionen auf 3 000 000 Gulden in gleichberechtigten St.-Actien erhöht, wozu noch mit Privileg von 1853 und 1858 4½ procentige Anleihen im Betrage von 1 500 000 Gulden und mit Privileg von 1871 eine 5 procentige Anleihe von 1 750 000 Gulden rh. traten. Aus letzterer wurde speciell auch eine schwebende Schuld in Höhe von 978 500 Gulden rh. zurückgezahlt.

In den ersten Jahren diente die Bahn ausschliesslich dem Lokalverkehr der beiden genannten Städte, doch wurde sie durch den Weiterbau von Hanau bis an die bayerische Grenze gegen Aschaffenburg mit Concession von 1852 und Eröffnung in 1854 Theilhaberin an dem Verkehr von Bayern nach Frankfurt a. M. via Bamberg und 1868 durch Eröffnung der Staatsbahnlinie Bebra-Hanau Theilhaberin an dem Berlin-Frankfurter Verkehr. Die Eigenthumsstrecke Hanau-Grenze ist 8,9 km lang, doch hatte die Gesellschaft die anschliessende bayerische Strecke bis Aschaffenburg in Pacht und Betrieb gegen 3 % des für diese aufgewendeten Anlagecapitals, sowie sie auch ferner den Betrieb der der Stadt Frankfurt a M. gehörenden Verbindungsbahn in Frankfurt a. M. besorgte.

Das gesammte concessionirte Anlagecapital betrug nach Obigem 6 250 000 Gulden rh., mithin entfielen bei einer Eigenthumslänge von 25 km auf 1 km 250 000 Gulden rh. oder 428 571 Mk.

In den ersten Jahren konnte die Gesellschaft an die St.-Actien meist nur die in den Statuten ausbedungenen festen Zinsen von 3½ %, zuweilen sogar nur unter Aufnahme schwebender Schulden bezahlen, doch war von 1856 ab, also nach Eröffnung des Anschlusses nach Bayern, meistens die Zahlung einer Superdividende an die Actien möglich.

Nachdem seitens des Kurfürstenthums Hessen das Project für eine Eisenbahnlinie Bebra-Hanau aufgestellt worden war, hatte sich schon 1862 die Hessische Ludwigsbahn um den Ankauf der Frankfurt-Hanauer Bahn bemüht, indem letztere in Verbindung mit ihrer westlichen Nachbarin, der Taunusbahn Frankfurt-Kastel-Wiesbaden, die Linie Frankfurt-Mainz der Hessischen Ludwigsbahn bezüglich des Verkehrs aus Norddeutschland vollständig lahm legen konnte. Die Frankfurt-Hanauer Gesellschaft hatte die bezügliche Offerte

auch acceptirt, doch versagte das Kurfürstenthum Hessen-Cassel seine Genehmigung zu der beabsichtigten Fusion. Konnte demnach zunächst der beabsichtigte Verkauf auch nicht perfect werden, so trat doch auf Vereinbarung der beiden Gesellschaften untereinander finanziell eine Fusion schon mit dem 1. Januar 1863 in Kraft, indem von diesem Tage ab die Frankfurt-Hanauer Gesellschaft ihr Unternehmen auf Rechnung der Hessischen Ludwigsbahn verwaltete, wobei diese den Actionären der Frankfurt-Hanauer Bahn für die ersten 150 Gulden jeder Actie eine feste Rente von $4^1/_2$ % und für die weiteren 100 Gulden einer jeden solchen die jeweilige Dividende ihrer eigenen Bahn für gleichen Nominalwerth zahlte. Für die Frankfurt-Hanauer Actionäre war dies Abkommen ein äusserst günstiges, denn während dieselben an statutenmässigen Zinsen und Superdividende zusammen

pro	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858
	4	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^1/_2$	4	$5^1/_2$	5 %

pro	1859	1860	1861	1862	
	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^1/_2$ %	im Durchschnitt 3,82 %

erhalten hatten, stellten sich nunmehr ihre Bezüge, wie folgt:

pro	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	
	$5^1/_2$	$5^1/_2$	$5^1/_2$	$5^4/_5$	$6^1/_{10}$	$6^3/_{10}$	$6^1/_2$	$6^1/_2$	$7^1/_{10}$ %	im Durchschnitt 6,09 %

Im Jahre 1872 ertheilte aber das Königreich Preussen, als Rechtsnachfolger des Kurfürstenthums Hessen-Cassel, und mit ihm das Grossherzogthum Hessen-Darmstadt die Genehmigung zu der oben gedachten Fusion, so dass die Frankfurt-Hanauer Bahn bei gleichzeitiger Auflösung ihrer Gesellschaft am 31. Dezember 1872 nunmehr in das Eigenthum der Hessischen Ludwigsbahn überging.

Dieselbe zahlte ab 30. September 1872 für je 5 Stück Frankfurt-Hanauer St.-Actien à 250 Gulden (= 1250 Gulden) 2 Stück Hessische Ludwigsbahn-St.-Actien à 250 Gulden und 3 Stück $4^1/_2$ procentige Obligationen à 250 Gulden, im Ganzen also ebenfalls 1250 Gulden rh. und übernahm die Anleihen mit umlaufend 2 979 100 Gulden als Selbstschuldner. Bei verlangter Baarabfindung wurden die Actien zum Nominalwerth eingelöst.

Der irrigen Angabe eines fachwissenschaftlichen Werkes gegenüber wird hier besonders darauf aufmerksam gemacht, dass diese eben behandelte Frankfurt-Hanauer Privatbahn nicht die preussische Staatsbahnstrecke Frankfurt a. M.-Hanau ist. Letztere ist vielmehr seitens des preussischen Staates selbst gebaut worden.

Nachdem die „Hessische Ludwigseisenbahngesellschaft" die Frankfurt-Hanauer Pr.-Obligationen zunächst ohne Umtausch selbst-

schuldnerisch übernommen hatte, kündigte sie dieselben 1880 resp. 1881 zur baaren Rückzahlung, **und somit giebt es seitdem Frankfurt-Hanauer Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.**

Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn.

Im Interesse der überaus industriereichen, zum Grossherzogthum Hessen gehörigen Fabrikstadt Offenbach, die sich auch eines lebhaften Exports erfreut, beschlossen Hessen und die freie Stadt Frankfurt a. M. mit Staatsvertrag vom 12. Dezember 1842, eine Eisenbahn von dort nach Sachsenhausen, Vorstadt von Frankfurt a. M. auf dem linken Mainufer, gemeinschaftlich auf Staatskosten herzustellen, und es wurde die 4,7 km lange Strecke am 1. April 1848 eröffnet. Dieselbe wurde aber über Sachsenhausen hinaus mit der gleichzeitig in Bauangriff genommenen Main-Neckarbahn in Schienenverbindung gebracht, zunächst um die Züge der Letzteren bis zur Fertigstellung der Brücke über den Main in Sachsenhausen auslaufen zu lassen, während dann nach Eröffnung der Mainbrücke von 1849 an die Offenbacher Züge auf den Gleisen der Main-Neckarbahn bis Frankfurt a. M. durchgeführt wurden. Auch bezüglich der Verwaltung trat die Offenbacher Bahn in nächste Berührung mit der Main-Neckarbahn, indem das hessische und Frankfurter resp. später preussische Mitglied der Direction dieser gleichzeitig die Direction der Offenbacher Bahn bildeten.

Mit dem Besitzstande des Staatswesens Frankfurt a. M. ging 1866 auch der betreffende Antheil an der Frankfurt-Offenbacher Bahn mit einem Anlagecapital von 1 548 771 Mk. an Preussen über, welches dann laut Vertrag vom 12. Juni 1868 auch den hessischen Antheil für 568 677 Mk. erwarb.

Die weitere Geschichte dieser Bahn fällt somit unter die der preussischen Staatsbahnen, doch sei auch hier erwähnt, dass später Preussen eine neue Linie Frankfurt a. M.-Sachsenhausen-Offenbach-Hanau baute und seit Eröffnung dieser in 1873 die alte nur noch dem lokalen Personenverkehr zwischen Sachsenhausen und Offenbach dient.

Freiburg-Altbreisacher Eisenbahn.

Zur Erleichterung und Förderung der gegenseitigen Verkehrsbeziehungen bemühten sich 1867 die beiden grossherzoglich badischen Städte Freiburg und Altbreisach im Breisgau zu einer

Eisenbahnverbindung untereinander im Anschluss an die grosse Staatsbahnlinie Mannheim-Basel, und bereits unterm 11. Februar 1868 wurde das bezügliche Gesetz erlassen, inhaltlich dessen die gedachte Linie zur Ausführung durch Privatunternehmer genehmigt wurde. Hierauf hin beantragten die beiden genannten Städte die definitive Concession, welche ihnen dann auch unterm 21. April desselben Jahres ertheilt wurde.

Die Beschaffung des Anlagecapitals übernahm die Stadt Freiburg mit für Rechnung von Altbreisach und erhielt die Genehmigung zur Ausgabe von städtischen Eisenbahnobligationen im Werthe bis zu 1 250 000 Gulden. Der Baseler Bankverein übernahm die Summe von 1 500 000 Francs (= 1 200 000 Mk.) gegen $4^1/_2$ procentige Schuldverschreibungen auf 1000 resp. 5000 Francs lautend, während 398 868 Mk. gegen ebenfalls $4^1/_2$ procentige Schuldverschreibungen im Guldenfusse in Deutschland aufgebracht wurden. Vertragsmässig betheiligte sich die Stadt Altbreisach mit $^1/_6$ an dem Unternehmen und dementsprechend auch an der Capitalsschuld, und die Stadt Freiburg wurde durch die hypothekarische Eintragung in der hiernach entfallenden Höhe sicher gestellt. Einzelne Gemeinden gaben unter bedingungsweiser Schenkung theils Grund und Boden kostenfrei her, theils baare Zuschüsse in einem schätzungsweisen Gesammtwerth von 25 000 Mk.

Den Bau führte die Stadt Freiburg in eigener Regie aus. Derselbe wurde im Dezember 1869 in Angriff genommen, doch konnte die 22,44 km lange Bahn erst am 16. September 1871 dem Verkehr übergeben werden, da bei der geographischen Lage die Bauausführung durch den deutsch-französischen Krieg selbstredend beeinträchtigt wurde.

Den Betrieb übernahm von Anfang an die grossherzogliche Staatsbahnverwaltung. Inhaltlich des betreffenden Vertrages hatte diese die Beamten, die Betriebsmittel, das erforderliche Inventar und Material zu stellen und die laufende Unterhaltung der Bahnanlagen auf eigene Kosten zu besorgen. Erweiterungen und Aenderungen der Bahnanlagen sowie die durch ausserordentliche Beschädigungen in Folge von Brand, Elementarereignissen und Krieg etwa erwachsenden Kosten fielen dagegen den Eigenthümern zur Last. Für Verwaltung und Betriebsführung sollte die Staatsbahnverwaltung generell 50 % der Bruttoeinnahmen erhalten; für die ersten fünf Betriebsjahre, vom Tage der Eröffnung an gerechnet, sollten jedoch den Eigenthümern unbekümmert um die Höhe der Bruttoeinnahmen mindestens 45 000 Gulden (= 77 143 Mk.) verbleiben, so dass ihnen noch ein geringer Reingewinn gewährleistet

war, indem die Verzinsung ihrer Eisenbahnschuld nur 74 666 Mk. erforderte und bei beiden Anleihen die Amortisation erst in 1881 beginnen sollte und durfte. Die hiernach für den Staat sich ergebenden Fehlbeträge an 50 % der jeweiligen Bruttoeinnahme sollten die Eigenthümer der Bahn in späteren Jahren nachvergüten, soweit die ihnen selbst zufallenden 50 % mehr als $4\frac{1}{2}$ % des wirklich aufgewendeten Anlagecapitals erbrächten, jedoch ist diese Bestimmung in Folge der schon frühzeitigen käuflichen Uebernahme der Bahn seitens des Staats nicht zur Geltung gekommen, wie auch die weiteren Vereinbarungen über die Vertheilung eines Reinüberschusses über 6 % der Wirklichkeit gegenüber gegenstandlos geblieben sind.

Zur inneren Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten setzten die beiden Städte eine besondere „Eisenbahncommission für die Freiburg-Altbreisacher Eisenbahn“ ein.

Der Personenverkehr gestaltete sich durchaus günstig, dagegen blieb der Güterverkehr über alles Erwarten schwach, so dass die Gesammteinnahme stets hinter der dem Betriebsvertrage zu Grunde gelegten Bruttoeinnahme von 154 286 Mk. zurückblieb. Der von dieser nach Abzug der oben angegebenen 77 143 Mk. für die Staatsbahnverwaltung verbleibende Ueberschuss reichte zur Deckung der rechnungsmässigen Betriebsausgaben nie hin, so dass derselben aus der Betriebsführung der Bahn alljährlich ein nicht unerhebliches Buchungsdeficit erwuchs. Dasselbe betrug in

1871	1872	1873	1874	1875
26 305 Mk.	74 591 Mk.	63 843 Mk.	68 226 Mk.	64 556 Mk.

1876	1877	
39 213 Mk.	49 151 Mk.	= 385 885 Mk.

Allerdings ist hierbei darauf hinzuweisen, dass — wie schon bei der allgemeinen Abhandlung über das Eisenbahnwesen im Grossherzogthum Baden Seite 22 erörtert worden — die seitens der Staatsbahnverwaltung bezüglich der Privatbahnen in Rechnung gestellten Betriebsausgaben abnorm hoch sind. Bei der hier in Rede stehenden Bahn berechnete sich die Staatsbahnverwaltung dieselben in Procenten der Bruttoeinnahme ausgedrückt für die einzelnen Jahre, wie folgt:

pro	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
	113,4	96,99	89,62	93,5	91,1	78,1	83,2 %

während die des gesammten badischen Bahnnetzes für dieselben Jahre nach der grossherzoglich badischen Statistik 43,88, 56,06, 56,10, 58,19, 62,18, 62,67, 62,91 % betrugen.

Schon während der Vorverhandlung über die Concessionirung der Bahn hatten die beiden Städte eine event. Verlängerung der Bahn von Altbreisach in Richtung auf Colmar in dem damals noch französischen Elsass unter Ueberbrückung des Rheins ins Auge gefasst. Nachdem Elsass-Lothringen durch den Friedensschluss von 1871 an das Deutsche Reich gefallen, wurde diese Angelegenheit auch staatlicherseits zum Gegenstand von Verhandlungen gemacht, welche dahin zum Abschluss führten, dass die Reichsregierung die auf das Reichsgebiet entfallende Strecke von Colmar östlich bis an das linke Rheinufer baue, die Ausführungen der rechtsrheinischen Strecke bis Altbreisach aber seitens Badens übernommen resp. veranlasst und die Rheinbrücke auf gemeinschaftliche Kosten der Erbauer hergestellt werde. Auf Grund dieses Vertrages erhielten Freiburg und Altbreisach laut Gesetz von 1874 unterm 13. Februar 1875 die Concession zu der gedachten Verlängerung ihrer Bahn. Inzwischen war aber seitens der grossherzoglich badischen Regierung die käufliche Uebernahme der Freiburg-Altbreisacher Bahn ab Eröffnung der Linie Altbreisach - Colmar mit den Eigenthümern bereits vorläufig vereinbart worden. In Folge dessen übernahm die grossherzogliche Staatsbahnverwaltung auch schon die Bauausführung der Neubaustrecke an Stelle der Concessionäre auf Staatskosten. Die Eröffnung der ganzen Linie Altbreisach-Colmar einschliesslich der Rheinbrücke erfolgte am 5. Januar 1878, und von diesem Tage an wurde nach Vereinbarung zwischen den Contrahenten des Betriebsvertrages die Bahn Freiburg-Altbreisach nicht mehr nur im Betrieb, sondern in Pacht der Staatsbahnverwaltung stehend erachtet, welche bis zum demnächstigen käuflichen Erwerb der Bahn den bisherigen Antheil der beiden Städte an der Bruttoeinnahme mit 77 143 Mk. nunmehr als Pacht zahlte. Die käufliche Uebernahme wird bereits per 1. Januar 1879 gerechnet, während der eigentliche Kaufvertrag erst Ende 1881 zum definitiven Abschluss gebracht werden konnte. Als eigentlichen Kaufpreis zahlte der Staat den Nominalwerth der beiden städtischen Eisenbahnanleihen und die oben bei der Capitalsbeschaffung erwähnten Schenkungswerthe, unter theilweiser Ermässigung dieser. Der sich so ergebenden Summe traten noch Zinsen u. s. w. hinzu, so dass der Staat im Ganzen 1 687 100 Mk. zu zahlen hatte.

Alles in Allem gerechnet stellte sich der aus dem Eisenbahnunternehmen gezogene Reingewinn für die Concessionäre auf 40 174 Mk., wovon der ersten Capitalsbetheiligung entsprechend auf Freiburg 33 478 Mk. und auf Altbreisach 6696 Mk. entfielen.

Friedrichrodaer Eisenbahn.

Im Interesse ihrer in dem nördlichen Haupttheil des Herzogthums gelegenen, überaus gewerbthätigen Stadt Waltershausen, deren Spielwaaren aus Papiermaché einen namhaften Handelsartikel bilden und sich weit verbreiteten Rufes erfreuen, welche ferner der Hauptproductionsplatz der unter dem Namen „Gothaische Fleischwaaren“ im Handel erscheinenden Artikel ist, und die auch Marmorwaaren, Tabakspfeifen, Löschgeräthe liefert, liess die herzoglich sachsen-coburg-gothaische Regierung bald nach Eröffnung der Thüringischen Eisenbahn Halle-Eisenach eine Pferdebahn von Waltershausen nördlich nach Fröttstädt (Station der eben genannten Bahn) auf Staatskosten ausführen, welche 3,77 km lang 1848 eröffnet wurde. Als solche bestand sie bis 1875. In diesem Jahre beschloss die Regierung, nachdem inzwischen für Bahnen mit geringerem Verkehr die Möglichkeit und Zulässigkeit eines leichteren und daher billigeren Baues auch für Locomotivbetrieb technisch seitens des Vereins der deutschen Eisenbahnverwaltungen festgestellt war, die Waltershausener Pferdebahn in eine Locomotivbahn nach den neuen Normen umzubauen und dieselbe südlich bis zu der als Badeort und Sommeraufenthalt wohl allgemein bekannten Stadt Friedrichroda, welche gleichzeitig der Mittelpunkt eines kleinen Bergbaureviers ist, weiterzuführen.

Die Ausführung wurde mit Bauconcession vom 21. August 1875 dem Eisenbahnunternehmer Bachstein in Berlin für 450000 Mk. übertragen, wobei jedoch die herzogliche Regierung den Grunderwerb selbst besorgte.

Das hiernach erforderliche Capital entnahm sie zum grössten Theil dem Erlös einer Staatsanleihe, den Rest aber flüssigen Staatsfonds.

Die Bahn wurde, in ihrer ganzen Ausdehnung 8,92 km lang, am 2. Juli 1876 für den Locomotivbetrieb eröffnet und von Anfang an an Bachstein zu pachtweisem Betriebe übertragen. Derselbe hatte hierbei die erforderlichen Betriebsmittel zu stellen, wobei jedoch noch ein Personen- und zwei Güterwagen der ehemaligen Pferdebahn mit zur Verwendung kamen. Die Bruttoeinnahmen fielen ganz dem Pächter zu, und derselbe hatte hiervon ausser den Betriebsausgaben die Dotirung des Erneuerungsfonds mit jährlich 4000 Mk. zu leisten und an die herzogliche Regierung eine Pacht von zunächst 18720 Mk. zu zahlen, durch welche das seitens der Regierung ursprünglich aufgewendete Anlagecapital von 616700 Mk. mit 3% verzinst wurde. Der weitere Ueberschuss der Brutto-

einnahmen fiel dem Pächter als Verzinsung und Amortisation seines in den Betriebsmitteln u. s. w. angelegten Capitals sowie als Aequivalent für seine Leistungen und sein Risico zu.

Der Verkehr gestaltete sich von Anfang an für die geringe Ausdehnung der Bahn durchaus günstig; die Hauptseite desselben hat bei dem Charakter der Hauptstation Friedrichroda stets der Personenverkehr gebildet, während der Güterverkehr durchschnittlich nur $^1/_4$ der Gesammteinnahmen erbrachte. Die buchmässigen Betriebsausgaben schwankten zwischen 58,5 und 74 % der Bruttoeinnahmen und betrugen im Durchschnitt 65,1 % derselben. Das erste volle Betriebsjahr 1877 erforderte zur Completirung der Pacht seitens des Betriebspächters einen Zuschuss von 1129 Mk. Später ist ein solcher nie wieder erforderlich gewesen, vielmehr sind dem Pächter in der Folgezeit alljährlich namhafte Beträge zugeflossen, um so mehr, als seit 1882 die Pachtquote auf 17 000 Mk. herabgesetzt wurde. Diese Summe verzinste das damalige staatsseitige Anlagecapital mit 2,75 %, das bis ult. März 1889 auf 670 639 Mk. = 75 184 Mk. pro 1 km, erhöhte, nur noch mit 2,53 %. Die dem Betriebspächter verbliebenen Beträge stellten sich, wie folgt:

pro	1878	1879	1880	1881	1882
	7 928 Mk.	10 506 Mk.	13 220 Mk.	10 597 Mk.	14 884 Mk.
pro	1883	1884	1885	1886	1887
	14 320 Mk.	20 524 Mk.	18 598 Mk.	22 141 Mk.	24 732 Mk.

pro 1888 und I. Quartal 1889
29 566 Mk.

Die fixirte Pachtsumme zuzüglich der dem Betriebspächter zugeflossenen Beträge resp. abzüglich des im Jahre 1877 von diesem geleisteten Zuschusses ergeben für das seitens der Regierung und seitens des Betriebspächters in seinen Betriebsmitteln im Ganzen für die Bahn aufgewendete jeweilige Anlagecapital folgende Procentsätze:

pro	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888
	2,4	3,7	4,1	4,5	4,1	4,5	4,4	5,1	4,5	4,8	5,2	6,06 %

und es bilden diese die wirkliche Rentabilität des Unternehmens.

Laut des zwischen der herzoglichen und der königl. preussischen Regierung unterm 26. November 1887 abgeschlossenen Staatsvertrages ist die Friedrichrodaer Eisenbahn am 1. April 1889 lasten- und schuldenfrei ohne weitere Entschädigung in Eigenthum, Verwaltung und Betrieb des preussischen Staats übergegangen, wogegen dieser die Ausführung verschiedener anderer Bahnen im Herzogthum auf preussische Staatskosten übernahm.

Der Erneuerungsfonds mit einem Bestand von 14 784 Mk. ist der herzoglichen Regierung verblieben. Der Betriebspächter, dessen Vertrag bis 1. Oktober 1892 lief, ist für den Rücktritt von diesem mit einem Abstandsgeld von 75 000 Mk. seitens der herzoglichen Regierung abgefunden worden. Die Bahn ist dem Eisenbahndirectionsbezirk Erfurt zugetheilt.

Gössnitz-Geraer Eisenbahn.

Um die im Herzogthum Sachsen-Altenburg gelegenen gewerbreichen Städte Schmölln und Ronneburg in das Eisenbahnnetz zu ziehen, constituirte sich 1863 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Ronneburg behufs Erbauung einer Eisenbahn von Gössnitz, Station der sächsischen Staatsbahnlinie Leipzig-Hof, über Schmölln und Ronneburg nach Gera, der damaligen Endstation der Thüringischen Zweigbahn Weissenfels-Gera. Die Gesellschaft erhielt unter dem 13. Juli desselben Jahres von den beiden, der geographischen Lage nach betheiligten Staaten, dem Herzogthum Sachsen-Altenburg und dem Fürstenthum Reuss j. L., die Concession, und hierbei wurde das Anlagecapital auf 6 390 000 Mk. festgesetzt, hiervon jedoch nur 4 791 300 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. begeben. Von diesen übernahm die herzoglich altenburgische Regierung 2 250 000 Mk. und verzichtete für dieselben insoweit auf Dividende, dass zunächst die Privatactien eine solche von 4 % erhalten sollten. Bei einem Reinertrage von 4 % des gesammten Anlagecapitals und darüber nahmen aber sämmtliche Actien gleichmässig an der Dividende Theil. In diesem Anlagecapital sind die erforderlichen Betriebsmittel jedoch nicht mit enthalten, indem die Gesellschaft solche nicht selbst beschaffte, dieselben vielmehr von der sächsischen Staatsbahnverwaltung, welche von Eröffnung an den Betrieb für Rechnung der Gesellschaft übernahm, gestellt wurden. Diese berechnete den Werth der erforderlichen Betriebsmittel mit 1 107 000 Mk., und die Gössnitz-Geraer Eisenbahngesellschaft musste ihrerseits diese Summe verzinsen, wobei der hierzu erforderliche Betrag der Gesellschaft in den Betriebsausgaben mit angerechnet wurde.

Der Bau begann 1864, und die Eröffnung der 34,5 km langen Strecke erfolgte am 28. Dezember 1865. Da von dem concessionirten Anlagecapital nicht mehr als die oben aufgeführte erste Emission begeben worden ist, stellte sich die kilometrische Belastung auf 138 878 Mk., wohl verstanden ohne Betriebsmittel.

Die Bahn diente ausser dem Verkehr der Städte Schmölln und Ronneburg noch ganz besonders dem zwischen der industriell hoch entwickelten Fabrikstadt Gera und dem Königreich Sachsen, speciell auch dem Zwickauer Kohlenrevier. Die Haupteinnahmequelle bildete von Anfang an der Güterverkehr, und bei diesem stehen die Transporte von Kohlen, Steinen, Erden, Cement, Kalk, Gips und Getreide obenan. Die Privatactien konnten vom ersten vollen Betriebsjahr 1866 an alljährlich Dividende erhalten, während auf die altenburgischen Staatsactien 1866 und 1867 gar keine und mit Ausnahme der Jahre 1872 bis 1875 nur eine beschränkte Dividende entfiel. Für die einzelnen Jahre stellten sich dieselben, wie folgt:

pro	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873
Privatactien	3	$3^1/_2$	4	4	4	4	$4^4/_5$	$4^5/_6$ %
Staatsactien	0	0	$1^{24}/_{25}$	$2^1/_2$	$2^1/_8$	$3^3/_{10}$	$4^4/_5$	$4^5/_6$ %

pro	1874	1875	1876	1877
Privatactien	$4^2/_3$	$5^1/_{10}$	4	4 %
Staatsactien	$4^2/_3$	$5^1/_{10}$	$1^3/_4$	$^2/_5$ %

mithin im Durchschnitt für die Privatactien $4^8/_{45}$ %, und für die Staatsactien $2^{11}/_{18}$ %. Der Rückgang von 1875 zu 1876 und 1877 gegenüber der früher von Jahr zu Jahr steigenden Rentabilität erklärt sich aus der Eröffnung der Linie Wolfsgefährt-Weischlitz in 1875 und Werdau-Weida in 1876, durch welch erstere der Gössnitz-Geraer Bahn der Verkehr nach Süden entzogen wurde, während Werdau-Weida ihr die Zwickauer Kohlentransporte nahm. Ausserdem stiegen zu dem gleichen Zeitpunkt die Betriebsausgaben von 65 % in 1875 resp. von 62,11 % der Bruttoeinnahme im Durchschnitt der vorher gegangenen Jahre auf 74,25 % in 1876 und 77,46 % in 1877.

Dieser Rückgang des Unternehmens, der sich bei dem jähen Einsetzen schon bei Eröffnung der Concurrenzlinien noch zu vermehren drohte, veranlasste die Gesellschaft, im Jahre 1877 ihr Unternehmen dem königlich sächsischen Staat zum Kauf anzubieten, und die Verhandlungen führten dahin zum Abschluss, dass die Bahn am 1. Januar 1878 in das Eigenthum desselben überging. Hierbei erhielt jede Actie à 300 Mk. den gleichen Nominalbetrag in 3 procentigen sächsischen Rentenpapieren und 60 Mk. baar. Der Umtausch erfolgte vom 1. Oktober 1878 an, so dass ausser dem Capital noch die Zinsen mit 6,75 Mk. pro 300 Mk. für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 1878 zur Auszahlung gelangten.

Hiernach giebt es Gössnitz-Geraer Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn.

Bereits Anfang der siebziger Jahre waren zwei verschiedene Projecte mit der Anfangsstrecke Gotha-Ohrdruf aufgestellt worden; das eine erstreckte sich auf eine Eisenbahnverbindung von Gotha über Ohrdruf-Schmalkalden-Wernshausen nach Fulda, das andere von Gotha über Ohrdruf nach Ilmenau und von dort nach Arnstadt, jedoch reifte keins derselben zur Verwirklichung. In Folge dessen bemühte sich die Regierung des Herzogthums Sachsen-Coburg-Gotha, um Industrie und Handel ihrer überaus gewerbthätigen Stadt Ohrdruf vor Rückgang zu bewahren, um das Zustandekommen einer Lokalbahn von Gotha nach Ohrdruf, liess zu diesem Zweck ihrerseits die Vorarbeiten ausführen und billigte für die in Pr.-Obligationen aufzubringende Hälfte des auf 2 000 000 Mk. veranschlagten Anlagecapitals die Garantie auf volle Verzinsung sowie auf Deckung der etwaigen Betriebsausfälle bei bedingter Rückzahlung der erforderlichen Zuschüsse zu. Nachdem das Zustandekommen einer Actiengesellschaft durch Betheiligung der Städte Gotha und Ohrdruf gesichert war, schloss wiederum die herzogliche Regierung ihrerseits unter dem 7. November 1874 über die Ausführung des Baues bezüglichen Vertrag mit dem hierbei zum ersten Male als Eisenbahnbauunternehmer selbstständig auftretenden Schüler Strousbergs, H. Bachstein in Berlin, ab. Hierauf bildete sich unter dem 18. Januar 1875 die Actiengesellschaft mit Sitz in Gotha und erhielt unterm 19. desselben Monats die landesherrliche Concession zum Bau der gedachten Linie.

Das Grundcapital war auf 1 000 000 Mk. in Actien à 500 Mk. und 1 000 000 Mk. in $4\frac{1}{2}$ procentigen Pr.-Obligationen, im Ganzen somit auf 2 000 000 Mk. festgesetzt worden, für welchen Betrag der Bauunternehmer Bachstein die Bauausführung einschliesslich des Grunderwerbs, jedoch ohne Beschaffung von Betriebsmitteln, übernahm; die Regierung hatte hierbei durch vorherige Vereinbarung mit den betreffenden Besitzern den freihändigen Ankauf des Terrains geregelt. Von dem Actiencapital übernahmen:

die herzogliche Domänenverwaltung . .	450 000 Mk.
die Stadt Gotha	50 000 „
die Stadt Ohrdruf	360 000 „
und der Bauunternehmer	90 000 Mk.

Die Pr.-Obligationen wurden von der Firma S. Bleichröder in Berlin übernommen und an die dortige Börse gebracht, der Zinsfuss derselben jedoch per 1. Januar 1883 auf 4 % herabgesetzt. Die Actien sind nie in den öffentlichen Verkehr gekommen.

Der Bau wurde sofort nach Eingang der Concession in Angriff genommen und die Bahn 17,31 km lang am 8. Mai 1876 dem Verkehr übergeben. Die kilometrische Belastung stellt sich sonach auf 115 540 Mk., wohl verstanden ohne Betriebsmittel.

Den Betrieb übernahm von Anfang an die Thüringische Eisenbahngesellschaft unter Gestellung der Betriebsmittel à conto der Eigenthümerin gegen Erstattung der wirklichen Betriebskosten. Bei Uebergang der Thüringischen Bahn in den Besitz des preussischen Staats 1882 trat dieser in den Betriebsüberlassungsvertrag ein. Nachdem 1878 einheitliche Normen für den Betrieb von Bahnen untergeordneter Bedeutung eingeführt worden, waren zur Herabminderung der Betriebskosten diese seit 1882 auch bei dieser Bahn zur Anwendung gekommen.

Obgleich sich der Verkehr ganz gut entwickelte, so waren doch in Folge der hohen Betriebskosten die finanziellen Resultate so ungünstige, dass die Regierung in Erfüllung ihrer übernommenen Garantien erhebliche Zuschüsse leisten musste.

Dieselben betrugen:

½ Jahr pro 1876	1877	1878	1879	1880
29 200 Mk.	85 628 Mk.	42 233 Mk.	71 370 Mk.	30 364 Mk.

pro 1881	1882	1883	1884	
25 565 Mk.	3510 Mk.	nichts	nichts	im Ganzen 287 870 Mk.

Die St.-Actien hatten nie Dividende erhalten können.

Diese Verhältnisse veranlassten die herzogliche Regierung, mit der Gesellschaft wegen käuflichen Erwerbs der Bahn in Verbindung zu treten, und dieselbe ging auch per 1. April 1885 in das Eigenthum des Staates über. Derselbe zahlte für die St.-Actien 5 %, d. i. für 1 000 000 Mk. 50 000 Mk., und löste die Pr.-Obligationen im noch vollen Betrage von 1 000 000 Mk. baar ein, da die Amortisation statutengemäss noch nicht begonnen hatte; dieselbe sollte nämlich erst in demjenigen Jahre in Angriff genommen werden, in welchem die Actien zum ersten Male eine Dividende von 4½ % erhielten.

An dem Betriebsvertrage wurde durch den Besitzwechsel nichts geändert.

Die beiden folgenden Betriebsjahre 1885/86 und 1886/87 ergaben keinen Ueberschuss, das Jahr 1887/88 dagegen einen solchen von 5310 Mk., und 1888/89 9220 Mk., was einer Verzinsung von 0,50 resp. 0,88 % des seitens der herzoglichen Regierung aufgewendeten Kaufpreises von 1 050 000 Mk. gleichkommt. Per 1. April 1889 ist die Bahn laut Staatsvertrag vom 26. November

1887 lasten- und schuldenfrei zusammen mit der anderen gothaischen Staatsbahn, der Friedrichrodaer Bahn, in das Eigenthum des preussischen Staats übergegangen, wogegen dieser die Ausführung der von der herzoglichen Regierung geplanten Neubauprojecte auf seine Kosten als preussische Staatsbahnen übernahm. Die Ohrdrufer Bahn bildet einen Bestandtheil des Directionsbezirks Erfurt.

Gotha-Ohrdrufer Eisenbahnpapiere giebt es nicht mehr.

Greiz-Brunner Eisenbahn.

Schon lange erstrebten die industriellen Kreise der Stadt Greiz, deren Fabrikate sich eines weit verbreiteten Rufes erfreuen, den Anschluss an das Bahnnetz, um ihre Gewerbe und Handelsbeziehungen vor der allen abseits des Bahnnetzes gelegenen Wohnplätzen drohenden Gefahr des Rückganges zu bewahren. Derselbe war nur an die sächsische Staatsbahnlinie Leipzig-Hof zu suchen, jedoch verstand sich die königlich sächsische Staatsregierung zunächst nicht zur Ausführung der gedachten Linie auf Staatskosten. Man beschloss deshalb in den interessirten Kreisen, dieselbe als Privatbahn herzustellen, und es bildete sich 1862 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Greiz zur Erbauung einer Eisenbahn von dort nach Brunn an der Linie Leipzig-Hof in der Nähe der Station Neumark. Dieselbe erhielt von den beiden betheiligten Staaten, dem Königreich Sachsen und dem Fürstenthum Reuss ä. L., unterm 22. August bezw. 19. März 1864 die Concession, begann den Bau noch in demselben Jahre, und die 10,2 km lange Strecke wurde am 23. Oktober 1865 dem Verkehr übergeben.

Das Anlagecapital war auf 1 140 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. festgesetzt worden, und hiervon hatte die Regierung des gedachten Fürstenthums Reuss, dessen Landeshauptstadt Greiz ist, Actien im Betrage von 300 000 Mk. übernommen, hierbei auch auf die Dauer von 15 Jahren insoweit auf Dividenden verzichtet, als die Privatactien weniger als 4 % erhalten sollten, welcher Verzicht während des selbstständigen Bestehens der Bahn stets in Anspruch genommen werden musste.

Den Betrieb übernahm von Anfang an die sächsische Staatsbahnverwaltung für Rechnung der Gesellschaft. Dieselbe stellte auch je nach Bedarf die erforderlichen offenen Güterwagen, da die Gesellschaft an eigenen Betriebsmitteln nur Locomotiven, Personenwagen und bedeckte Güterwagen hatte. Auch wurden ihre Züge geschlossen zwischen Greiz und der Station Neumark durchgeführt, wobei sie für Mitbenutzung der 1,9 km langen Strecke Brunn-

Neumark an die sächsische Staatsbahnverwaltung ein jährliches Bahngeld von 1860 Mk. zu zahlen hatte.

Wirkliche Anleihen hat die Gesellschaft nicht aufgenommen, sondern gegebenen Falls nur Handdarlehen contrahirt, und somit stellte sich die kilometrische Belastung auf 111 764 Mk. Da die Bahn fast ausschliesslich auf den Verkehr der Stadt Greiz angewiesen war und ein hoher Procentsatz der Bruttoeinnahmen durch die Betriebsausgaben absorbirt wurde — zwischen 70½ und 91½ % schwankend —, so war die Rentabilität nur eine geringe, und es konnten die Privatactien in den einzelnen Jahren nur folgende Dividenden erhalten:

pro	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875
	0	0	0,75	1,2	0,56	2,2	2,5	0,75	2,8	3,75 %

im Durchschnitt 1,45 %, während die reussischen Staatsactien alljährlich leer ausgingen.

Bereits bei Concession der „Sächsisch - Thüringischen Verbindungsbahn" (Wolfsgefährt - Weischlitz) im Jahre 1872 war die Erwerbung der Greiz - Brunner Eisenbahn durch die neue Gesellschaft vorgesehen worden, bis zur Eröffnung der neuen Linie aber nicht erfolgt. In Folge dessen bot die Greiz-Brunner Gesellschaft selbst dem königlich sächsischen Staat die Bahn zum Kauf an, und es ging dieselbe mit Rechnung vom 1. Januar 1876 in das volle Eigenthum jenes über. Die Gesellschaft erzielte gegenüber der bisherigen Durchschnittsdividende einen sehr günstigen Kaufpreis, indem die Actien auf dem Wege der Abstempelung in 3procentige Staatsrentenpapiere umgewandelt wurden. Die Abstempelung erfolgte vom 1. August 1877 ab, doch erhielten hierbei die Actien auch pro 1876 die vereinbarte Rente von 3 %. Ferner gestattete die Restausschüttung der Liquidationsmasse in 1878 noch eine Auszahlung von 7,80 Mk. für jede Actie à 300 Mk.

An Fonds fielen dem Staat 71 766 Mk. zu. Entsprechend dem damaligen niedrigen Course der 3procentigen Staatspapiere berechnete sich der Staat den Erwerbspreis nur auf 810 460 Mk.

Greiz - Brunner Eisenbahnpapiere giebt es nach Obigem nicht mehr im Verkehr, *da die Actien durch Abstempelung in die Reihe der Staatspapiere eingetreten sind.*

Grossenhainer Zweigbahn.

(Pristewitz - Grossenhain.)

Nachdem die Fabrikstadt Grossenhain, welche damals noch ausschliesslich Leipzig als Absatzplatz für ihre Industrie hatte, sich

bei der Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie vergeblich um den Bau einer Zweigbahn bemüht, traten die Interessenten 1861 zwecks Erbauung einer eigenen Eisenbahn von Grossenhain nach der Station Pristewitz der Linie Leipzig-Dresden zusammen, und Ende desselben Jahres constituirte sich hierzu eine besondere Actiengesellschaft unter der Firma „Zweigeisenbahngesellschaft zu Grossenhain". Die definitive Concession erhielt die Gesellschaft erst unterm 6. Oktober 1862, indess hatte der Bau schon früher mit vorläufiger Genehmigung begonnen, so dass die 5,1 km lange Linie bereits am 14. Oktober 1862 eröffnet werden konnte.

Das Anlagecapital war in der Concession auf 270 000 Mk. festgesetzt gewesen, wurde aber laut Statutnachtrag vom 13. Oktober 1863 auf 300 000 Mk. in St.-Actien à 300 oder 150 Mk. erhöht, und somit entfallen auf 1 km 58 961 Mk.

Den Betrieb übernahm die Gesellschaft selbst, hatte aber an eigenen Betriebsmitteln nur zwei Tenderlocomotiven; die Personen- und Güterwagen wurden nach Bedarf von der Leipzig-Dresdener Eisenbahn gegen die regulativmässige Wagenmiethe gestellt.

Dafür, dass die Bahn, ohne Anschluss in Grossenhain, ausschliesslich lokalen Interessen diente, gestaltete sich Verkehr und Rentabilität bei der industriellen Wichtigkeit der Stadt und der commerziellen Bedeutung ihrer grossen Fabriketablissements durchaus günstig, so dass sich das in der Bahn angelegte Capital durchschnittlich mit $4^1/_2\,\%$ verzinste.

Nachdem die Fortsetzung von Grossenhain nördlich nach Cottbus seitens einer besonderen neuen Gesellschaft bis zur Verwirklichung gediehen war, und sich nach deren Eröffnung für die Grossenhainer Gesellschaft selbstständiger Betrieb ohne eigene Betriebsmittel nur schwerlich hätte durchführen lassen, beschloss Letztere, ihre Bahn an die Leipzig-Dresdener oder Cottbus-Grossenhainer Gesellschaft zu verkaufen, und die Verhandlungen gelangten mit der Ersteren dahin zum Abschluss, dass die Bahn am 1. Juli 1869 in das Eigenthum der Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie überging.

Dieselbe zahlte für je eine Actie à 300 Mk. eine Leipzig-Dresdener 4procentige Pr.-Obligation gleichen Nennwerths und 60 Mk. baar, somit im Ganzen 300 000 Mk. 4procentiger Obligationen und 60 000 Mk. baar.

Actienscheine der „Zweigeisenbahngesellschaft zu Grossenhain" giebt es sonach nicht mehr.

Grossherzogliche Friedrich-Franz-Bahn.

Das Eisenbahnnetz des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin bestand zunächst aus der Theilstrecke der Berlin-Hamburger Bahn und aus den an diese anschliessenden Linien der Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft von Hagenow über Schwerin nach Rostock und Wismar und östlich nach Güstrow. Die letztere Gesellschaft hatte ihrerseits bereits 1856 die Verlängerung ihrer Linien von Güstrow östlich durch Mecklenburg-Strelitz bis an die preussische Grenze gegen Stettin in Aussicht genommen, dieses Project schliesslich aber aufgegeben, da ihr die beanspruchte Landesbeihülfe resp. Zinsgarantie für das erforderliche Anlagecapital in Folge der ablehnenden Haltung der Stände nicht gewährt werden konnte. In Anbetracht der Bedeutung der projectirten Linie für das Grossherzogthum und für die bereits bestehenden Eisenbahnlinien entschloss sich aber Se. Königliche Hoheit der Grossherzog, die in Rede stehende Linie auf landesherrliche Kosten auszuführen. Zunächst wurde jedoch, da die Verständigung mit Preussen bezüglich des Weiterbaues bis Pasewalk an der Berlin-Stettiner Bahn noch ausstand, nur die Strecke von Güstrow bis Neubrandenburg in Mecklenburg-Strelitz am 23. April 1862 in Bauangriff genommen und, 88 km lang, am 15. November 1864, die 28,3 km lange Reststrecke bis zur preussischen Grenze aber am 1. Januar 1867 eröffnet, nachdem die preussische Anschlussstrecke Ende 1866 dem Verkehr übergeben worden war. Der Betriebswechsel findet von jeher und noch heute auf der preussischen Station Strasburg i. U. statt. Diese Bahn wurde, wie schon gesagt, auf landesherrliche Kosten und zwar theils aus disponiblen Mitteln, theils aus dem Erlös einer landesherrlichen 4procentigen und mit 1% amortisirbaren Anleihe von 1862 ausgeführt, auch hatte Mecklenburg-Strelitz zu derselben eine baare Beihülfe à fonds perdu im Betrage von 750 000 Mk. und das verwendbare Domanialterrain kostenlos hergegeben. Im Ganzen hatte diese Bahn einen Aufwand von 14 919 633 Mk., mithin 1 km 128 285 Mk. erfordert.

Inzwischen hatte sich herausgestellt, dass die zum Bau der Linie Kleinen-Lübeck auf der Westseite des mecklenburgischen Bahnnetzes gebildete und concessionirte Gesellschaft den Bau in der vereinbarten Frist nicht einmal beginnen, viel weniger aber vollenden konnte. Um nun dieses für das Land und besonders für das bestehende Bahnnetz wichtige Project nicht fallen zu lassen, entschloss sich abermals der Landesherr zur Ausführung auch



dieser Bahn auf Höchsteigene Kosten und liess hierzu 1868 eine 5procentige und mit 3 % zu amortisirende Anleihe im Betrage von 7 500 000 Mk. auf die Hausgüter aufnehmen. Diese 59,3 km lange Strecke wurde am 1. Juli 1870 eröffnet.

Um nun den unvermeidlichen Unzuträglichkeiten vorzubeugen, welche sich daraus ergeben mussten, dass im Osten und Westen die Eisenbahnen in landesherrlichem Besitz, die in der Mitte gelegenen und gerade wichtigeren Linien aber in Eigenthum und Betrieb einer Privatgesellschaft standen, veranlassten den Landesherrn zum Ankauf auch dieser Letzteren, und es führten die bezüglichen Verhandlungen nach mehrfachem Hin und Wider zu dem Vertrage vom 20. April 1870, inhaltlich dessen das Unternehmen der Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft mit Rechnung vom 1. Januar am 28. Mai desselben Jahres in landesherrlichen Besitz überging. Der Kaufpreis belief sich für die St.-Actien im Betrage von 13 050 000 Mk. auf 13 050 000 Mk. in 3½procentigen, mit ½ % amortisirbaren grossherzoglich mecklenburgischen Obligationen und eine Convertirungsprämie von 30 Mk. für die Actie à 600 Mk. = 652 500 Mk. sowie auf Uebernahme der noch in Umlauf befindlichen 4procentigen Pr.-Actien mit 729 600 Mk. bei nunmehr 5procentiger Amortisation dieser und Uebernahme der noch umlaufenden 4procentigen mit ½ % zu amortisirenden Pr.-Obligationen im Betrage von 4 104 900 Mk., Alles in Allem also auf 18 537 000 Mk., während dem Käufer an Fonds der Gesellschaft 556 587 Mk. zufielen, die indess schon in den Jahren 1870 und 1871 für das Bahnnetz verwendet wurden.

Das Unternehmen bestand bei Uebergang an den Staat aus den Strecken Hagenow-Schwerin, Schwerin-Kleinen-Wismar, Kleinen-Bützow-Rostock und Bützow-Güstrow mit zusammen 145,1 km.

Das auf diese Weise nun in der Hand des Landesherrn vereinigte Bahnnetz durchzog bereits die beiden Grossherzogthümer Mecklenburg-Schwerin und Strelitz in ihrer ganzen Ausdehnung von Osten nach Westen, verband die wichtigsten Städte derselben untereinander und hatte Anschluss nach Stettin, Berlin und Hamburg. Die Gesammtlänge desselben betrug 320,7 km mit einem Anlagecapital von 41 132 634 Mk., mithin pro 1 km 128 259 Mk.

Was nun die Gestaltung des Verkehrs anbelangt, so sind zwei Perioden zu unterscheiden, die des gesonderten Bestehens der Linie Güstrow-Neubrandenburg-Grenze und diejenige nach Erwerb der Mecklenburgischen Privatbahn und Fertigstellung der Linie Lübeck-Kleinen. Die erste konnte nur ungenügende Resultate liefern. Ist schon für jedes Eisenbahnunternehmen mit ver-

schwindend geringen Ausnahmen die Entwickelungsperiode schwer, so war dies hier um so mehr der Fall, da das Verkehrsgebiet der in Rede stehenden Linie nur schwach bevölkert und die gewerbliche und Fabrikthätigkeit desselben ganz unbedeutend ist resp. war, während Landwirthschaft, Pferde- und Viehzucht allerdings auf hoher Stufe stehen und durchschnittlich jetzt auch reiche Ausfuhr gestatten, doch konnte sich diese erst durch die Eisenbahnen allmählich entwickeln. Auch die Eröffnung der preussischen Anschlussstrecke konnte zunächst hierin wenig ändern, da auch der Durchgangsverkehr Zeit braucht, sich auf neue Linien zu gewöhnen. Den hiernach nur geringen Einnahmen standen aber, wie bei allen Bahnen in den ersten Jahren, hohe Betriebsausgaben gegenüber. In Procenten der Bruttoeinnahmen ausgedrückt, schwankten dieselben zwischen 62,7 und 74,5 % und betrugen durchschnittlich 68,5 %. Der demnach erzielte Ueberschuss, welcher — da für die Bahn keine besonderen Fonds geführt wurden — stets im vollen Betrage an die Staatskasse zur Ablieferung gelangte, verzinste das aufgewendete Anlagecapital in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro	1866	1867	1868	1869
	1,13	1,22	1,44	1,74 %

das ist im Durchschnitt 1,38 %. In vollen Summen ausgedrückt, ergab er:

1866	1867	1868	1869
131 775 Mk.	181 145 Mk.	215 535 Mk.	260 343 Mk.

während die Bedienung der hier nur in Frage kommenden ersten Eisenbahnanleihe schon 300 000 Mk. erforderte, von einer Verzinsung des anderweitig aufgebrachten Anlagecapitals ganz zu schweigen. In der zweiten Periode gestaltete sich der Verkehr für das nunmehrige Netz der landesherrlichen Bahnen auch über die gewonnene Längenausdehnung hinaus unvergleichlich günstiger. Diese war von rund 116 km auf rund 320 km gestiegen, also bei Weitem noch nicht auf das Dreifache. Die Bruttoeinnahmen dagegen stiegen von 777 429 Mk. in 1869 auf 2 762 964 Mk. in 1870, auf 3 398 694 Mk. in 1871 und auf 3 669 198 Mk. in 1872.

Dies erklärt sich daraus, dass das Verkehrsgebiet der neu hinzugetretenen Privatbahn den noch reicheren Theil des Grossherzogthums, die grösseren Städte desselben und unter diesen auch die wichtigen Handelsstädte Rostock und Wismar umfasst, die erste Entwickelungsperiode dieser Bahn, gleichzeitig aber auch die der Neubrandenburger Linie überwunden war, und durch die ebenfalls 1870 eröffnete Linie Kleinen-Lübeck die mecklenburgischen Bahnen für den Durchgangsverkehr ganz anders zur Geltung kamen.

Andererseits gingen aber auch nunmehr die Betriebsausgaben von durchschnittlich 68,5 % auf 55,1 % der Bruttoeinnahmen herunter.

Der hiernach erzielte Ueberschuss ergab eine Verzinsung des Anlagecapitals von 2,81 % in 1870, 3,24 % in 1871 und 3,64 % in 1872, im Durchschnitt also von 3,25 %. Hiervon wurden aber in 1870: 48 600 Mk. zur Beschaffung von Personenwagen und in 1872: 120 000 Mk. zur Verbesserung der Bahnanlagen aufgewendet, so dass an die Staatskasse zur Ablieferung kamen aus

1870	1871	1872
1 041 297 Mk.	1 366 278 Mk.	1 430 501 Mk.

während Verzinsung und Amortisation der beiden Staatseisenbahnanleihen für die Neubrandenburger und die Linie Lübeck-Kleinen sowie der zur Einlösung der Privatbahnactien ausgegebenen grossherzoglich-mecklenburgischen Obligationen und der übernommenen Prioritätsactien und Obligationen jährlich 1 721 960 Mk. erforderte. Die Bahnen legten dem Staat somit noch immer finanzielle Opfer auf, indess darf nicht übersehen werden, dass die Amortisationssätze zum Theil ganz ausnahmsweise hohe waren. Obgleich, wie vorstehend speciell behandelt, der Reinertrag der Bahnen in jedem Jahre zunahm und die Capitalsbelastung andererseits durch die hohe Amortisation sich rasch verringerte, veranlassten doch finanzielle Rücksichten schon bald den Landesherrn wieder zum Verkauf der Bahnen mittelst Vertrages vom 2. April 1873 an ein Consortium von Bankinstituten, bestehend aus der Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt, der Discontogesellschaft zu Berlin und dem Bankhause A. Carstanjen zu Köln, für den Preis von 9 000 000 Mk. baar und einer 64 Jahre lang zu zahlenden Annuität von 960 000 Mk., worauf dieses inhaltlich des Vertrages eine Actiengesellschaft zur Uebernahme des Eigenthums und des Betriebes der Bahnen zu gründen und derselben zur ersten Dotirung der zu bildenden Fonds 3 000 000 Mk. zu überweisen hatte. Die Annuität repräsentirt einen Capitalwerth von 19 200 000 Mk., so dass sich der Erlös aus den Bahnen auf 32 700 000 Mk. stellte, während sich das wirklich verwendete Bau- und Einrichtcapital derselben ult. 1872 auf 42 450 347 Mk. und das von dem Landesherrn darin angelegte auf 40 206 600 Mk. belief. Die Uebergabe der Bahnen an die neue Gesellschaft erfolgte am 1. Januar 1874, doch war die Verwaltung derselben für Rechnung dieser bereits ab 1. Januar 1873 geschehen.

Inzwischen sind die landesherrlichen Eisenbahnanleihen von 1862 und 1868 per 1. Januar 1887 resp. 1. Mai 1874 zurückgezahlt, desgleichen der Rest der Pr.-Obligationen der ehemaligen

„Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft“ gleichfalls per 1. Januar 1887, ebenso ist die planmässige Tilgung der Pr.-Actien dieser Gesellschaft inzwischen beendet. Dagegen wurde zu diesen Finanzoperationen 1886 eine „Mecklenburgische 3½ procentige consolidirte Anleihe“ im Betrage von 12 000 000 Mk. aufgenommen. Die mecklenburgischen Eisenbahnschulden belaufen sich somit gegenwärtig (1889) auf den Rest der 3½ procentigen Anleihe von 1870 und auf die eben angegebene Anleihe von 1886.

Güstrow-Bützower Eisenbahn.

Die Stadt Güstrow bildete schon vor Einführung der Eisenbahnen den Mittelpunkt des mecklenburgischen Binnenhandels; um so mehr musste sie aber auch, um diese Bedeutung nicht zu verlieren, darauf bedacht sein, möglichst frühzeitig in das Schienennetz gezogen zu werden. Sie richtete ihre Bestrebungen gleichzeitig mit den mecklenburgischen Seestädten Wismar und Rostock auf diesen Punkt, bald nachdem die Herstellung der Berlin-Hamburger Bahn gesichert war. Zur Ausführung der in Betracht kommenden drei Projecte behufs Verbindung der Städte Rostock, Wismar und Güstrow mit der Landeshauptstadt Schwerin und weiter durch die Berlin-Hamburger Bahn mit Hamburg und Berlin bildeten sich zunächst drei verschiedene Gesellschaften, von welchen die Güstrower die landesherrliche Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Güstrow nach Bützow (an der kurz vorher concessionirten Rostocker Linie) unterm 3. April 1845 erhielt. Die Bestätigung der Statuten, in welchen das Grundcapital auf 1 050 000 Mk. festgesetzt war, erfolgte unterm 6. Dezember desselben Jahres, und hiervon waren bereits 40 % eingezahlt, mit den Bauarbeiten aber noch nicht begonnen, als die drei Gesellschaften in ihrem eigenen und gegenseitigen Interesse sich mit Allerhöchster Genehmigung vom 10. März 1846 zu einer, der „Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft“, fusionirten. Die Actionäre der Güstrow-Bützower Eisenbahngesellschaft traten mit ihren Einzahlungen zu der neuen Gesellschaft über, und Bau und Eröffnung der Linie Güstrow-Bützow fallen erst in die Zeit des Bestehens der „Mecklenburgischen Eisenbahn“.

Güstrow-Bützower Eisenbahnpapiere waren überhaupt noch nicht ausgefertigt gewesen.

Hagenow-Schwerin-Rostocker Eisenbahn.

Bereits in dem Staatsvertrage vom 8. November 1841 über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg war auch der Bau einer Zweigbahn aus dieser nach der Haupt- und Residenzstadt Schwerin des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin ins Auge gefasst und hierbei zunächst die Ausführung auch dieser Linie durch die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft angenommen worden. Da Letztere aber bei der Actienzeichnung schon für ihre Hauptlinie ganz unerwartet geringe Betheiligung des Privatcapitals erfuhr, so dass selbst diese nur Dank dem Eingreifen der Regierung des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin und des Senats der freien Stadt Hamburg durch Uebernahme der anderweitig nicht unterzubringenden Actien zu Stande kam, konnte die Gesellschaft das Schweriner Project nicht ausführen. Nachdem jedoch wenigstens die Ausführung der Hauptlinie Berlin-Hamburg gesichert war, bemühten sich die beiden mecklenburgischen Seestädte Wismar und Rostock um die Herstellung von Schienenverbindungen mit dieser Linie, indess beeinträchtigten gegenseitige Eifersüchteleien vorerst einen schnellen Fortgang der Angelegenheit. Deshalb trat Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin Höchstselbst im Interesse der Landeshauptstadt und, um so wenigstens den Anfang der Schienenwege nach den Seestädten zu gewinnen, für den Bau der Linie Hagenow-Schwerin auf landesherrliche Kosten ein. Noch ehe dieselbe aber im Bau begonnen war, setzten sich Wismar sowohl wie Rostock mit Hamburger und Altonaer Handelshäusern, welch Letzteren vornehmlich an dem Zustandekommen von Eisenbahnen zwischen ihren und den mecklenburgischen Seestädten gelegen sein musste, in Verbindung, und auf diese Weise wurde die Zeichnung des erforderlichen Actiencapitales gesichert. Nunmehr ertheilte der Landesherr unterm 8. März 1845 die Genehmigung zum Bau und Betrieb der ganzen Linie Hagenow-Schwerin-Rostock durch eine Actiengesellschaft.

Die auf Grund dieser Concession mit Sitz in Rostock gebildete Gesellschaft wurde unterm 14. Juli desselben Jahres Allerhöchst bestätigt und das Grundcapital auf 8 400 000 Mk. festgesetzt.

Fast gleichzeitig mit dieser Gesellschaft hatten sich aber im Interesse der Seestadt Wismar und der Stadt Güstrow, als wichtigsten Platzes des Mecklenburger Binnenhandels, noch zwei besondere Actiengesellschaften zur Verbindung der genannten Städte mit Schwerin und der Berlin-Hamburger Bahn gebildet und eben-

falls bereits die Allerhöchste Bestätigung erhalten. In ihrem eigenen und gegenseitigen Interesse fusionirten sich nun mit Allerhöchster Genehmigung vom 10. März 1846 diese drei Gesellschaften zu einer, der „Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft", auf welche die den drei einzelnen Gesellschaften ertheilten Concessionen übertragen wurden.

Die Actionäre traten mit ihren Actienzeichnungen und den bereits geleisteten Einzahlungen von 40 % zu der neuen Gesellschaft über. Uebrigens hatte die Rostocker Gesellschaft am 1. Dezember 1845 bereits mit den Erdarbeiten auf der Theilstrecke Hagenow-Schwerin begonnen. **Hagenow - Schwerin - Rostocker Eisenbahnpapiere waren überhaupt noch nicht ausgefertigt gewesen.**

Hainichen-Rossweiner Eisenbahn.

Nachdem bereits 1869 eine Zweigbahn aus der Strecke Chemnitz-Freiberg heraus seitens des Staats nach der Stadt Hainichen gebaut worden war, constituirte sich 1872 eine besondere Actiengesellschaft unter obigem Namen zum Bau einer an jene anschliessenden Bahn von Hainichen nach Rosswein, Station der Linie Leipzig-Döbeln-Dresden, und erhielt unterm 22. Mai desselben Jahres die landesherrliche Concession.

Der Bau begann 1872, und die 17,4 km lange Neubaustrecke wurde am 15. August 1874 eröffnet, während die Bahn ausserdem noch bei Rosswein auf 2,4 km das Planum der Leipzig-Dresdener Eisenbahn benutzt.

Das Anlagecapital belief sich auf 2 352 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. und 2 352 000 Mk. in 5 procentigen Pr.-Obligationen à 300 Mk. und war fast ganz den Bauunternehmern der Bahn als Zahlung überwiesen worden. Den Betrieb übernahm von Anfang an die sächsische Staatsbahnverwaltung für Rechnung der Gesellschaft. Diese Letztere hatte hierbei nur die wirklichen Kosten für Bahnunterhaltung, Bahnbewachung und Stationsverwaltung zu vergüten und für jede geleistete Zugmeile 14 Mk. an den Staat zu zahlen, welcher seinerseits die Betriebsmittel stellte und die Kosten des gesammten Fahrdienstes sowie der allgemeinen Verwaltung trug. Ausserdem hatte die Gesellschaft an die Leipzig-Dresdener Bahn für Benutzung ihres Bahnkörpers und Besorgung des Stationsdienstes in Rosswein jährlich 11 550 Mk. zu zahlen. Trotz der bedeutenden Industrie der Stadt Hainichen, deren Flanellfabrikation die bedeutendste in ganz Deutschland ist und deren

Erzeugnisse in Flanellen und anderen Wollwaaren nach Italien, Ostasien und Amerika grossen Absatz finden, entwickelte sich der Verkehr für die neue Linie Anfangs nur schwach, so dass zuerst mit directen Betriebsdeficits gearbeitet wurde, und daher die Gesellschaft auch nicht im Stande war, für 1874 die Zinsen an die Pr.-Obligationen zu zahlen. Sie beabsichtigte deshalb, den Betrieb gänzlich einzustellen, doch versagte hierzu der Staat seine Genehmigung. Indess besserten sich in 1875 die Verhältnisse, und nun erwarb der Staat auf Antrag der Gesellschaft die Bahn per 10. August 1876 gegen Zahlung von 1 460 000 Mk. zu vollem Eigenthum. Aus der Liquidationsmasse erhielten die Inhaber der Pr.-Obligationen pro Stück à 300 Mk. 135 Mk. und jede St.-Actie à 300 Mk. 48 Mk. Fonds hatte die Gesellschaft nicht geführt.

Nach den statistischen Berichten für 1876 berechnete sich der sächsische Staat die Erwerbskosten auf 1 868 083 Mk.

Nach Obigem giebt es Hainichen-Rossweiner Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Schon früher hatten sich Lokalcomités zur Betreibung eines solchen Projectes gebildet, und 1862 wurde der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft gelegentlich der Concessionirung der Halle-Casseler Zweigbahn seitens der preussischen Regierung für die Linie Halle-Sorau-Guben als Fortsetzung der eben genannten das Vorrecht zum Bau eingeräumt, indess beschloss 1865 deren Generalversammlung, denselben nur unter der Bedingung auszuführen, dass das Terrain dazu unentgeltlich hergegeben würde. An dieser Forderung scheiterte die Ausführung durch die Magdeburg-Leipziger Gesellschaft. Darauf bildete sich eine neue besondere Actiengesellschaft mit Sitz in Berlin und diese erhielt unterm 3. Februar 1868 die Concession zum Bau und Betrieb der Linie Halle-Torgau-Cottbus und von da in Gabelform nach Sorau und nach Guben. Der Bau begann sofort und die erste Theilstrecke Guben-Cottbus wurde am 1. September 1871, die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von 270,7 km aber am 30. Juni 1872 eröffnet, worauf der Sitz der Gesellschaft nach Halle verlegt wurde.

Das ursprüngliche Anlagecapital belief sich auf 20 250 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit 4 % Bauzinsen und 20 250 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. mit 5 % Bauzinsen. Aus dem Reingewinn sollten zunächst die St.-Pr.-Actien 5 % Dividende mit Recht auf

Nachzahlung und hiernach die St.-Actien bis $6^2/_3$ % Dividende erhalten, der weitere Ueberschuss aber unter beide Actiensorten pro rata der Beträge vertheilt werden. Die 5 procentige Dividende der St.-Pr.-Actien für das laufende Jahr ging der Nachzahlung der rückständigen Dividenden derselben vor.

Da dies Anlagecapital sich als unzulänglich erwies, musste die Gesellschaft noch während des Baues mit Privilegium von 1871 resp. 1872 Anleihen im Gesammtbetrage von 14 070 000 Mk. in 5 procentigen Pr.-Obligationen Lit. A aufnehmen.

Um den Welthandelsplatz Leipzig in ihr Netz zu ziehen, baute die Gesellschaft mit Concession von 1872 eine Zweigbahn von ihrer Station Eilenburg nach dort und eröffnete die 23,6 km lange Strecke 1874. Die an die durchschnittenen Bahnen und den Sammelbahnhof in Leipzig gebauten Anschlussgleise sind 7,2 km lang. Hierzu hatte sie mit Privilegium von 1872 eine Anleihe von 6 660 000 Mk. in 5 procentigen Pr.-Obligationen Lit. B aufgenommen.

Da die Bahn als eine der letzten wichtigeren in geradester Linie in ein bereits ausgebautes Netz eingefügt wurde, war sie wohl berechtigt, auf einen regen Verkehr zu hoffen, ebenso wie die an ihr liegenden Kohlengruben und nicht unbedeutenden Fabrikstädte Soran, Guben, Cottbus, Kirchhain, Eilenburg und die beiden westlichen Ausgangspunkte Halle und Leipzig einen lebhaften Verkehr erwarten liessen. Sie vermochte indess nicht, den Durchgangsverkehr an sich zu ziehen, und der aus ihrem eigenen Gebiet stammende konnte sie bei den hohen Anlagekosten von circa 207 984 Mk. pro 1 km nicht genügend alimentiren, so dass sie von Anfang an mit Unterbilanzen zu kämpfen hatte und eine der nothleidenden Bahnen wurde.

Deshalb sah sich schon 1874 die Gesellschaft genöthigt, Handdarlehen im Betrage von 2 400 000 Mk. aufzunehmen. Zur Zurückzahlung dieser, sowie zu der noch weiteren nöthigen Ausrüstung der Stamm- und Zweigbahn erhielt sie noch in demselben Jahre die Genehmigung zur Ausgabe 5 procentiger Pr.-Obligationen Lit. C im Betrage von 6 495 000 Mk., indess vermochte sie nicht, dieselbe unterzubringen, und musste deshalb unter Verpfändung dieser noch weitere Handdarlehen aufnehmen.

Nachdem die Regierung die Genehmigung zu der nun beabsichtigten Betriebsüberlassung auf Strecke Eilenburg-Leipzig an die Muldenthalbahn, auf Cottbus - Guben an die Cottbus - Grossenhainer Bahn und auf Halle-Sorau an die Oberschlesische Bahn verweigert und auch den hierauf erbetenen Staatszuschuss abgeschlagen hatte,

überliess die Gesellschaft vom 1. Januar 1877 ab Verwaltung und Betrieb der Bahn auf ihre eigenen Kosten an den Staat, wogegen dieser für die Anleihen Lit. A und B und die auf 9 000 000 Mk. zu erhöbende Anleihe Lit. C, unter Convertirung des Zinsfusses sämmtlicher Anleihen auf $4\frac{1}{2}\,\%$, die volle Zinsgarantie übernahm. Die erforderlich werdenden Zinszuschüsse sollten dem Staat nebst 5 % Zinsen aus den Reinerträgnissen späterer Jahre zurückgezahlt werden, so dass deren Tilgung der Auszahlung von Dividenden vorging. Von dem etwaigen Ueberschuss über 4 % Dividende der St.-Actien sollte der Staat den dritten Theil als Superdividende erhalten. Endlich wurde demselben das Recht eingeräumt, die Bahn schon nach 15 Jahren, ab 1876 gerechnet, gegen Uebernahme sämmtlicher Anleihen und Schulden und Zahlung des fünffachen Betrages der Reineinnahme der letzten fünf Jahre abzüglich der ihm aus diesen zugefallenen Superdividende zu vollem Eigenthum zu erwerben. Die Bahn wurde zunächst der königlichen Eisenbahndirection in Berlin, später aber der in Erfurt unterstellt.

Während der eigenen Verwaltung hatte die Gesellschaft die Zinsen für die Anleihen niemals aus den Betriebseinnahmen bestreiten können, so dass sich jedes Jahr Unterbilanzen ergaben. Selbstredend hatten auch die Stamm- und St.-Pr.-Actien nie Dividende erhalten können, vielmehr war die ganze statutenmässige Dividende der St.-Pr.-Actien, also $17\frac{1}{2}\,\%$ mit 4 050 000 Mk., rückständig geblieben. Die Unterbilanz mit 2 577 856 Mk. per ult. 1875 sowie die schwebenden Schulden tilgte der Staat aus der Anleihe Lit. C, die rückständigen Dividenden an die St.-Pr.-Actien aber blieben noch schwebend.

In den beiden ersten Jahren unter Verwaltung des Staats 1876 und 1877 musste dieser auf Grund der Zinsgarantie 636 529 Mk. zuschiessen, doch besserten sich von da ab, besonders dadurch, dass nun endlich der Durchgangsverkehr über Halle-Guben geleitet wurde, die Verhältnisse so, dass diese Zuschüsse nebst Zinsen 1878 und 1879 zurückgezahlt und in letzterem Jahre die erste Dividende an die St.-Pr.-Actien mit $3\frac{1}{2}\,\%$ gezahlt werden konnte. Im Ganzen erhielten die St.-Pr.-Actien bis ult. 1883, wo die Bahn in das Eigenthum des Staates überging, incl. Nachzahlung folgende Dividenden:

pro	½ Jahr 1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
	0	0	0	0	0	0	0	$3\frac{1}{2}$	5	$3\frac{1}{2}\,\%$

pro	1882	1883
	$6\frac{3}{4}$	$8\frac{1}{12}\,\%$

so dass im Ganzen den Statuten gegenüber noch $30^2/_3$ % rückständig waren.

Die St.-Actien hatten natürlich nie Dividende erhalten können. 1884 machte der Staat der Gesellschaft die Offerte, die Bahn schon jetzt zu vollem Eigenthum zu erwerben, und bot hierbei für je 1 St.-Actie à 300 Mk. 150 Mk. in 4 procentigen Consols und für je 2 St.-Pr.-Actien à 600 Mk. (= 1200 Mk.) 1350 Mk. in 4 procentigen Consols plus 15 Mk. Convertirungsprämie für jede St.-Pr.-Actie.

Die Generalversammlung nahm diese Offerte an, und die Bahn ging laut Gesetz vom 23. Februar 1885 mit Rechnung ab 1. Januar 1884 am 1. April 1885 in den Besitz des preussischen Staates über. Die Gesellschaft löste sich hiernach auf.

Der Kaufpreis stellte sich nach Obigem für den Staat, wie folgt:

für 20 250 000 Mk. St.-Actien	10 125 000 Mk.	in 4 proc. Consols
für 20 250 000 Mk. St.-Pr.-Actien	22 781 250 Mk.	in 4 proc. Consols
für letztere an Convertirungsprämie	506 250 Mk.	baar
Summa	33 412 500 Mk.	

wozu noch die Anleihen mit umlaufend 26 260 900 Mk. kamen.

An Fonds fielen dem Staat 3 634 365 Mk. zu.

Die rückständigen Dividenden der St.-Pr.-Actien wurden nicht nachgezahlt.

Bei Uebergang der Bahn in den Besitz des Staats betrug der Zinsfuss sämmtlicher Anleihen $4^1/_2$ %. Zunächst wurde derselbe per 1. April 1886 auf 4 % herabgesetzt, dann aber im Jahre 1887 die Pr.-Obligationen aller Emissionen in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht, resp. die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 1. Juli 1887 zur baaren Einlösung gekündigt.

Sonach giebt es Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

Der hohen Wichtigkeit der Städte Berlin und Hamburg für Handel und Wandel entsprechend, wurden schon 1836 Bestrebungen zur Herstellung einer Schienenverbindung zwischen denselben wach, doch hatten diese vorläufig keinen greifbaren Erfolg. Es bildete sich deshalb 1838 zunächst nur ein Comité in Hamburg zur Anstrebung einer Eisenbahn von Hamburg nach dem nur kleinen, aber sehr industriereichen Städtchen Bergedorf, das damals noch

den freien Städten Hamburg und Lübeck gemeinschaftlich gehörte, 1867 aber von der ersteren gänzlich erworben wurde. Die inzwischen mit Sitz in Hamburg constituirte Gesellschaft erhielt unterm 11. bezw. 25. Mai 1840 die Concession für die genannte Linie, begann den Bau in demselben Jahre und übergab die 14,39 km lange Bahn am 1. Mai 1842 dem Betriebe.

Das ursprüngliche Anlagecapital war auf 1 500 000 Mk. Banco = 2 250 000 Mk. Reichswährung in St.-Actien à 300 Mk. Banco = 450 Mk. Reichsw. privilegirt und diesen vom 1. Mai 1842 ab 4 % feste Zinsen mit Recht auf Nachzahlung zuerkannt worden, wozu noch aus weiteren Reinüberschüssen eine Superdividende treten sollte. Die Einnahmen der Bahn waren aber so gering, dass schon bei der ersten Zinszahlung pro 1842 die für 4000 Actien ausfiel. Es wurden deshalb zur Einlösung dieser 4000 Stück Zinscoupons 1843 neue, den alten gleichberechtigte St.-Actien im Betrage von 48 000 Mk. Banco = 72 000 Mk. Reichsw. ausgegeben. Nachdem inzwischen die Linie Berlin-Bergedorf einer besonderen Gesellschaft concessionirt worden war, wurde zum Ausbau der Bahn für den zu erwartenden bedeutenden Verkehr das Anlagecapital um 1 548 000 Mk. Banco = 2 322 000 Mk. Reichsw. in St.-Actien erhöht. Dieselben übernahm der hamburgische Staat und hierbei gleichzeitig die Amortisation auch der ersten Actien mit 120 % des Nennwerthes unter Verwendung der neu eingeführten, von der Gesellschaft zu leistenden Amortisationsabgabe und der event. Superdividende seiner St.-Actien, wobei er sich aber das Recht vorbehielt, die Amortisationsquote nach Befinden seinerseits auf 50 000 Mk. Banco = 75 000 Mk. Reichsw. zu erhöhen. Diese Amortisationsabgabe war die einzige Abgabe, welche die Gesellschaft zu entrichten hatte. Sie betrug ½ % des ganzen Actiencapitals, war aber erst aus den Reinüberschüssen nach Zahlung der 4 % festen Zinsen und der Zinsrückstände an die Stammactien zu leisten, und ging also der Superdividende der St.-Actien vor. — Schon 1842 hatte die Gesellschaft mit Aufnahme von Anleihen beginnen müssen, die während des alleinigen Bestehens der Bahn die Höhe von 300 000 Mk. Banco = 450 000 Mk. Reichsw. erreichten. Dieselben wurden 1847 zurückgezahlt, 1848 jedoch eine neue 5procentige Anleihe im Betrage von 1 500 000 Mk. Banco = 2 250 000 Mk. Reichsw. aufgenommen, die wiederum 1855 durch eine 4procentige im Betrage von 1 447 500 Mk. Banco = 2 171 250 Mk. Reichsw. eingelöst wurde.

Nach Eröffnung der Linie Berlin-Bergedorf ging die Hamburg-Bergedorfer Bahn am 1. Dezember 1846 in Betrieb und Pacht der

neuen Gesellschaft über. Dieselbe hatte an die Bergedorfer Gesellschaft 4 % Zinsen der von dieser für den Bahnhof in Hamburg aufgewendeten Anlagekosten und ferner aus der Bruttoeinnahme der Linie Hamburg-Bergedorf bis incl. 1851: 45 %, ab da aber 50 % zu zahlen. Ebenso wenig wie während der eigenen Verwaltung reichten in den ersten Jahren des Pachtverhältnisses die Einnahmen zur regelmässigen Zahlung der festen Zinsen an die St.-Actien hin, vielmehr konnte solche immer erst nachträglich bewirkt werden. Erst 1854 trat hierin eine Wendung zum Bessern ein, so dass 1855 die erste Superdividende vertheilt werden konnte. Es trugen hieran die abnorm hohen Anlagekosten mit in Summa 6894000 Mk. Reichsw. Schuld, wonach die Bahn mit ca. 479000 Mk. pro 1 km eine der theuersten Deutschlands ist. Die oben erwähnte Amortisation der St.-Actien war 1870 beendet, und hierdurch wurde der Hamburger Staat alleiniger Eigenthümer der Bahn, wobei er in die Rechte und Pflichten der gleichzeitig erloschenen Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft bezüglich des Pachtverhältnisses zu der Berlin-Hamburger Gesellschaft eintrat.

An festen Zinsen incl. Nachzahlungen und an Superdividenden zusammen hatten die St.-Actien erhalten:

pro	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
	0	0	0	0	8	4	4	4	4	8 %
pro	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862
	4	12	5	7 1/3	8	7 2/3	9	8	8	7 5/6 %
pro	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	im Durchschnitt		
	8 2/3	10 1/3	9 2/3	8 5/6	9 1/2	9 5/6	10 3/5 %	also 6,53 %.		

Die rückständigen Actienzinsen pro 1842 waren, wie schon oben erwähnt, durch Ueberlassung neuer Actien gedeckt worden.

1883 trat der preussische Staat mit dem Hamburger Senat bezüglich des Ankaufs der Strecke Hamburg-Bergedorf in Unterhandlung und führte dieselbe dahin zum Abschluss, dass die Bahn laut Gesetz vom 17. Mai am 1. Juli 1884 in das Eigenthum des preussischen Staates überging.

Derselbe zahlte als Kaufpreis 14 000 000 Mk. und übernahm den noch im Umlauf befindlichen Rest der Anleihe mit 1856256 Mk. als Selbstschuldner, so dass sich der Gesammtkaufpreis auf 15 856 256 Mk. oder pro 1 km auf 1 101 200 Mk. stellt. Die Bahn wurde zusammen mit den Linien der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft zunächst einer besonderen königlichen Direction, dann aber der in Altona unterstellt.

Fonds hatte die Bahn statutengemäss nicht gehabt.

Gleichzeitig übernahm Preussen den Betrieb auf dem dem Hamburger Staat gehörenden Theile der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn gegen eine jährliche Pachtsumme von 86 000 Mk. bei zweijähriger Kündigung des Vertrages.

Da die Pr.-Obligationen seitens des preussischen Staats im Jahre 1887 in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht, die hierzu nicht angemeldeten Stücke aber bereits per 2. Januar 1887 zur baaren Rückzahlung gekündigt worden sind, **so giebt es Hamburg-Bergedorfer Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.**

Hannover-Altenbekener Eisenbahn.

Schon während der Selbstständigkeit des Königreichs Hannover hatte die königliche Regierung daselbst den Bau dieser Linie ins Auge gefasst und dann 1867 der preussische Staat die Vorarbeiten für dieselbe anfertigen lassen. Die Ausführung der Bahn erfolgte schliesslich aber durch eine Actiengesellschaft, welche unterm 25. November 1868 von den betheiligten Staaten Preussen, Waldeck-Pyrmont und Lippe-Detmold die Concession zu derselben nebst Zweigbahnen nach Küchengarten und von Weetzen nach Haste (an der Linie Wunstorf-Minden) erhielt. Durch letztere Linie kam das schon längst bestandene Project, das kohlenreiche Deistergebirge mit der Stadt Hannover in Schienenverbindung zu bringen, zur Ausführung.

Das Anlagecapital wurde auf 28 500 000 Mk. je zur Hälfte in Stamm- und St.-Pr.-Actien mit 5 % Bauzinsen festgesetzt.

Der Bau begann 1869. Durch den Krieg 1870 aber verzögert, wurde, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Hannover-Hameln am 13. April 1872, die 109 km lange Hauptbahn sowie die 25,5 km lange Deisterzweigbahn Weetzen-Haste noch im Lauf desselben Jahres, die Zweigbahn von Linden bei Hannover nach Küchengarten, 3,5 km lang, aber erst 1873 dem Verkehr übergeben. Die Hauptbahn mündet 1,6 km vor Altenbeken in die preussische Staatsbahnstrecke Altenbeken-Holzminden behufs Mitbenutzung des bereits vorhanden gewesenen Tunnels. Weiterhin baute die Gesellschaft mit Concession von 1870 die ihre Stammstrecke in Hameln schneidende Linie von Granhof (Station der Magdeburg-Halberstädter Bahn) nach Löhne hinter Minden, zur Abkürzung des Weges von Leipzig und Magdeburg nach Holland, sowie zur Erschliessung dieses an Sandsteinen, Steinkohlen, Kalk, Eisenerzen reichen und durch seine Zuckerfabriken bekannten Landstrichs. Hierzu erhöhte sie das Anlagecapital um 27 000 000 Mk.

wiederum je zur Hälfte in Stamm- und St.-Pr.-Actien. Diese 149 km lange Linie wurde 1875 eröffnet, wobei auf der Strecke Nordstemmen-Elze der alten Hannover-Casseler Bahn und deren Zweige Nordstemmen-Hildesheim nur ein zweites Gleis gelegt zu werden brauchte. Die beabsichtigten Zweigbahnen aus dieser Linie nach Goslar, nach Braunschweig, nach Seesen, nach Bennigsen und die Verlängerung von Löhne nach Dortmund, um dort Anschluss an das Kohlenrevier zu suchen, konnte die Gesellschaft der finanziellen Bedrängnisse wegen nicht zur Ausführung bringen, obgleich sie speciell für die beiden ersteren, bereits concessionirten, 1872 eine $4^1/_2$procentige Anleihe im Betrage von 6 750 000 Mk. aufgenommen hatte, wovon zu den Vorarbeiten für Hildesheim-Braunschweig gegen 2 000 000 Mk. verausgabt worden sind. Der Rest wurde für die Stammstrecke und Löhne-Grauhof verwandt, für welche beiden Linien sie noch 1873 und 1874 das Privileg zur Ausgabe von $4^1/_2$procentigen Anleihen in Höhe von 38 250 000 Mk. erhielt, von denen indess 4 830 900 Mk. unbegeben geblieben sind. Das emittirte Gesammtcapital stellte sich somit auf:

	27 750 000	Mk.	St.-Actien
	27 750 000	„	St.-Pr.-Actien
	40 169 100	„	$4^1/_2$procentige Pr.-Obligationen
Summa	95 669 100	Mk.,	

das ist bei einer Gesammtlänge von 287 km, ausschliesslich der Verbindungsbahn bei Hannover, auf 1 km 333 342 Mk. Hierbei ist jedoch die der Hannover-Altenbekener und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn gemeinschaftlich gehörende Strecke Grauhof-Vienenburg nicht mit eingerechnet, dieselbe erscheint bei Magdeburg-Halberstadt in ihrer ganzen Länge.

Die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft, welcher an dem Zustandekommen der Linie Grauhof-Löhne als Fortsetzung ihrer Halle-Vienenburger Strecke speciell gelegen sein musste, hatte laut Vertrag von 1872 Hannover-Altenbekener Actien im Betrage von 21 707 700 Mk. übernommen.

Inhaltlich eines späteren Vertrages von 1874 übernahm sie weiterhin die volle $4^1/_2$procentige Zinsgarantie für die in demselben Jahre privilegirten Hannover-Altenbekener Pr.-Obligationen III. Emission im Betrage von 27 750 000 Mk., wobei indess die geleisteten Zuschüsse aus den Reinerträgen der späteren Jahre zurückgezahlt werden sollten, sowie ferner vom 1. August 1874 ab die gesammte Verwaltung und den Betrieb auf sämmtlichen Linien der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft, jedoch für Rechnung dieser.

Gleichzeitig wurden hierbei die Statuten dahin geändert, dass die St.-Pr.-Actien der bedingten Amortisation unter Verwendung des dritten Theils vom Reinüberschuss über $5^5/_6$ % unterliegen, sowie dass dieselben aus den Ueberschüssen der späteren Jahre Nachzahlung ihrer 5 procentigen Vorzugsdividende erhalten sollten. Diese statutarischen Bestimmungen blieben übrigens den wirklichen Verhältnissen gegenüber werthlos. Das erste Betriebsjahr 1873 schloss mit einem definitiven Betriebsdeficit von rund 2 420 000 Mk. ab, und auch in den späteren Jahren reichten die Bruttoeinnahmen nicht einmal zur Verzinsung der Anleihen, so dass Magdeburg-Halberstadt bis zur Verstaatlichung der Bahn auf Grund der übernommenen Zinsgarantie 1 770 310 Mk. Zuschuss leisten musste, und daher selbstredend weder Stamm- noch St.-Pr.-Actien je eine Dividende erhalten konnten.

In Folge des auf ewige Zeiten mit der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft geschlossenen Fusionsvertrages und der hierin festgesetzten Zinsgarantie sah sich der preussische Staat genöthigt, obgleich der Besitz dieser nothleidenden Bahn für ihn nichts Verlockendes haben konnte, bei der Verstaatlichung von Magdeburg-Halberstadt auch Hannover-Altenbeken mit zu erwerben. Die Gesellschaft forderte hierbei für die St.-Pr.-Actien eine Rente von 2 % und für die St.-Actien eine solche von 1 %, doch bewilligte der Staat pro St.-Actie à 300 Mk. nur 54 Mk. und für 1 St.-Pr.-Actie à 600 Mk. nur 216 Mk., was die Gesellschaft nothgedrungen auch acceptiren musste. Hiernach stellte sich für den Staat der Kaufpreis ausschliesslich der von Magdeburg-Halberstadt übernommenen Actien, die ihm durch Erwerb dieser Bahn bereits zufielen, und der im Depot von Hannover-Altenbeken verbliebenen Actien im Betrage von 987 000 Mk., wie folgt:

für 59 047 Stück	St.-Actien	à 300 Mk.	(= 17 714 100 Mk.)	3 188 538 Mk. und
für 25 152 „	St.-Pr.-Actien	à 600 „	(= 15 091 200 „)	5 432 832 „
			Summa	8 621 370 Mk.

wozu noch die $4^1/_2$ procentigen Anleihen mit umlaufend 40 013 100 Mk. kamen.

Uebrigens kündigte der Staat diese letzteren zum 1. Juli 1880. An Fonds fielen demselben 1 292 543 Mk. zu. Auf dieser Grundlage ging die Bahn laut Gesetz vom 20. Dezember 1879 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres am 1. Februar 1880 in Verwaltung und Betrieb und nach Einlösung der Actien und Pr.-Obligationen am 1. April 1881 in das volle Eigenthum des Staates über, wobei sie der königlichen Eisenbahndirection in Hannover unterstellt wurde, innerhalb deren sie das Betriebsamt Hannover

bildet. Die bereits concessionirt gewesene Linie Grauhof-Goslar wurde schliesslich von der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft und Hildesheim-Braunschweig seitens des preussischen Staats gebaut.

Da, wie bereits gesagt, die Pr.-Obligationen schon bei Verstaatlichung der Bahn gekündigt worden sind, so giebt es Hannover-Altenbekener Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Hannöversche Staatseisenbahnen.

Noch ehe die Eisenbahnen in Deutschland Eingang gefunden hatten, bemühte sich bereits eine englische Gesellschaft bei der königlich hannöverschen Regierung um die Concession zu einem ausgedehnten Eisenbahnnetz zur Verbindung der Stadt Hannover mit Hamburg, Bremen, Minden und Braunschweig. Die königliche Regierung schlug jedoch das Concessionsgesuch ab und entschloss sich demnächst, den Eisenbahnbau in ihren Landen auf Staatskosten auszuführen, welchem Princip sie auch unverändert treu geblieben ist.

Das allererste Project 1837 galt dem Bau einer Bahn von Goslar, dem Mittelpunkt des hannöverschen Harzbergbaues, nach Vienenburg an der gleichzeitig projectirten braunschweigischen Staatsbahnlinie Braunschweig-Harzburg, doch wurde dasselbe zunächst wieder fallen gelassen und gelangte erst als einer der letzten hannöverschen Staatsbahnbauten in der Mitte der sechziger Jahre zur Ausführung. Um so schneller wurden die nächsten Projecte verwirklicht. Es waren dies die Linien von Hannover östlich nach Braunschweig, nordöstlich nach Harburg (Hamburg gegenüber) nordwestlich nach Bremen, westlich nach Minden und südlich nach Hildesheim. Dieselben wurden 1841 von der Regierung zur Ausführung beschlossen, und 1842 ertheilte die Ständeversammlung die erforderliche Zustimmung. Bereits in demselben Jahre, am 18. Juli, wurde die Linie Hannover-Braunschweig in Bauangriff genommen. Von dieser baute Hannover jedoch nur die Theilstrecke von der Stadt Hannover bis zur braunschweigischen Grenze, während die Reststrecke von der Grenze bis nach der Stadt Braunschweig seitens des Herzogthums Braunschweig auf eigene Kosten hergestellt wurde. Die Eröffnung der ersten Theilstrecke Hannover-Lehrte erfolgte am 22. Oktober 1843, die der ganzen Bahn Hannover-Braunschweig aber am 19. Mai 1844. Von derselben entfallen auf Hannover 42 km. Alsdann wurde aus dieser

Linie heraus von Station Lehrte südlich nach Hildesheim und nördlich nach Harburg auf dem linken Elbufer, Hamburg gegenüber, gebaut, und die erstere Linie, 22 km lang, 1846, die letztere aber, 154,2 km lang, streckenweise 1845/47 eröffnet. Gleichzeitig war mit dem Bau der Linie von Hannover westlich über Wunstorf in Richtung auf Minden, und aus dieser heraus von Wunstorf nordwestlich nach Bremen begonnen worden.

Die Linie Hannover-Minden berührt der damaligen politischen Eintheilung nach vier verschiedene Staatsgebiete und zwar von Hannover aus gerechnet das hannöversche, die kurhessische Enclave Rinteln (Grafschaft Schaumburg), das Fürstenthum Schaumburg-Lippe und das preussische. Hiervon führte den Bau der auf die drei erstgenannten Staaten entfallenden Theilstrecke die hannöversche Staatsbahnverwaltung aus, während die Endstrecke von der preussisch-lippeschen Grenze bis Minden seitens der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft gebaut wurde. Die Kosten des kurhessischen Theils trug das Kurfürstenthum Hessen und die des schaumburg-lippeschen Theils die fürstliche Rentkammer, so dass Hannover zu Eigenthum nur die in sein Gebiet entfallende 24,8 km lange Theilstrecke gehörte, während der Betrieb auf der ganzen Linie Hannover-Minden der hannöverschen Staatsbahn pachtweise überlassen wurde. Die Linie Wunstorf-Bremen gelangte ebenfalls seitens Hannovers zur Ausführung, die Kosten trugen jedoch Hannover und die freie Stadt Bremen halb und halb, so dass ideell nur die Hälfte dieser 101 km langen Linie dem Königreich Hannover gehörte, indess ist sie bezüglich der Statistik stets in ihrer ganzen Länge bei Hannover aufgeführt worden. Den Betrieb führte selbstredend auch auf dieser die hannöversche Staatsbahnverwaltung, jedoch participirten beide Staaten zu gleichen Theilen an den Betriebsausgaben und an den Einnahmen. Beide Linien wurden 1847 dem Verkehr übergeben. Somit waren die sämmtlichen in 1842 beschlossenen Eisenbahnbauten in der kurzen Zeit von fünf Jahren ausgeführt worden. Die wichtigste Linie war die von der braunschweigischen Grenze über Hannover nach Minden, indem sie gleich bei ihrer Fertigstellung 1847 ein Mittelglied der damals einzigen Route von Berlin, Stettin, Breslau, Dresden, Leipzig, Magdeburg über Köln nach Belgien und Frankreich wurde. Eine Concurrenzroute zu dieser Linie entstand erst 1867 in der mitteldeutschen Kreienser Linie nach Einverleibung Hannovers in Preussen.

Auf der Linie nach Bremen concentrirte sich zunächst der gesammte Verkehr zwischen diesem wichtigen Handelsplatz und ganz Deutschland, indem sie bis 1873 überhaupt die einzige Schienen-

verbindung nach Bremen war. Die Harburger Linie dagegen diente nur dem Verkehr von dem westlichen Theile Deutschlands nach Hamburg, da der aus dem östlichen Theile der directen Berlin-Hamburger Linie zufiel, zu der 1849 noch die Linie Magdeburg-Wittenberge kam. Die Bahn nach Hildesheim endlich war zunächst nur von lokaler Bedeutung für diese Stadt, indem die weitere Fortsetzung derselben erst preussischerseits in den siebziger Jahren ausgeführt wurde.

In den mit so hoher Energie begonnenen und durchgeführten Eisenbahnbauten trat nun in Folge der politischen Wirren ein mehrjähriger Stillstand ein, um dann wieder erneuter Thätigkeit zu weichen. Das erste demnächstige Project galt der Verbindung des durch braunschweigisches Gebiet getrennt liegenden südlichen Theils des Königreichs mit dem Hauptländercomplex desselben in der Linie Hannover-Nordstemmen-Göttingen und weiter bis Cassel, wodurch (bei Anlehnung an die Main-Weserbahn) im Westen die erste durchgehende Verbindung zwischen Nord- und Süddeutschland erreicht wurde. Diese Linie ist in ihrer ganzen Länge auch innerhalb des braunschweigischen und kurhessischen Gebiets von Hannover auf eigene Kosten gebaut und mündet in Cassel auf dem Main-Weser-Bahnhofe. Aus derselben wurde von Nordstemmen östlich noch eine Zweigbahn nach Hildesheim hergestellt und die ganze Linie, nebst diesem Zweige 180 km lang, streckenweise 1853/56 eröffnet. Dieser Bahn fiel der bedeutende Verkehr von Bremen, Hamburg und Hannover nach Frankfurt a. M. und weiter nach Süden zu.

So war der östliche Theil des Landes mit einem für die damalige Zeit schon umfangreichen Eisenbahnnetz versehen, während der westliche Theil noch jedes Schienenweges entbehrte. Deshalb war gleichzeitig mit der zuletzt genannten Südbahn die Herstellung einer Bahn durch den schmalen westlichen Theil von Süden nach Norden bis Emden an der Nordsee und einer Anschlusslinie aus dieser über die wichtige Stadt Osnabrück an das östliche Bahnnetz beschlossen worden. Da diese Verbindungslinie der geographischen Lage nach preussisches Gebiet berühren musste, und andererseits nach Möglichkeit bereits bestehende Linien mit benutzt werden sollten, wurde mit Preussen und der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft dahin Vereinbarung getroffen, dass der hannöversche Staat von der Station Löhne der Köln-Mindener Bahn (westlich von Minden) bis Osnabrück, 47,5 km lang, und weiter von der preussisch-hannöverschen Grenze zwischen Rheine und Salzbergen bis Emden an der Nordsee, 133,5 km lang, baue, während das

Zwischenstück von Osnabrück bis zu dem genannten Grenzpunkt seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung hergestellt werden sollte. Zur Erzielung eines einheitlichen Betriebes war aber auch diese Theilstrecke von Hannover in Pacht und Betrieb genommen, und ihr ausserdem von der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft für die Strecke Minden-Löhne das Mitbenutzungsrecht eingeräumt worden. Die Eröffnung der hannöverschen Strecken und des dazwischen liegenden preussischen Theils erfolgte 1854/56. Da gleichzeitig seitens Preussens noch Rheine-Münster gebaut worden war, fiel der Emdener Linie nicht allein der Verkehr aus dem hannöverschen Bergwerksrevier bei Osnabrück, sondern auch der aus dem Ruhrkohlenrevier zu. Auch war sie die erste deutsche Eisenbahn, die bis an die Nordsee reichte.

Im Jahre 1859 wurde die Bremer Linie nördlich bis Geestemünde nebst Zweig nach Vegesack gebaut und, 67 km lang, 1862 eröffnet. Der Bau ist auf dieselbe Weise wie bei Wunstorf-Bremen in Gemeinschaft mit dem Freistaat Bremen ausgeführt. Die gleichzeitig eröffnete weitere nördliche Fortsetzung bis Bremerhafen jedoch ist zwar ebenfalls seitens Hannovers, aber auf alleinige Kosten von Bremen hergestellt, wurde aber auch von Eröffnung an durch Hannover betrieben. Noch fehlte eine directe Verbindung mit der dritten nordischen Handelsmetropole Lübeck, und eine solche hatte Hannover schon längst erstrebt. Die langwierigen Verhandlungen hierüber führten aber erst 1860/62 zum Abschluss, inhaltlich deren Hannover von Lüneburg an der Harburger Strecke nach Hohnstorf auf dem linken Elbufer baute, und über die Elbe eine Trajectanstalt nach Lauenburg auf gemeinschaftliche Kosten von Hannover, der Berlin-Hamburger und der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft hergestellt wurde, indem die Strecke Lauenburg-Büchen der Berlin-Hamburger Bahn gehört, an welche sich nördlich die directe Linie nach Lübeck anschliesst. Gleichzeitig war hierdurch eine abgekürzte Verbindung mit dem mecklenburgischen Bahnnetz erreicht. Die 16 km lange Linie Lüneburg-Hohnstorf gelangte gleichzeitig mit der Trajectanstalt 1864 zur Eröffnung. Hannover hatte zu der Letzteren die Hälfte der Anlagekosten zu zahlen.

Endlich wurde noch in demselben Jahre das Eingangs erwähnte allererste Project Goslar-Vienenburg zur Ausführung gebracht und die 13 km lange Strecke am 23. März 1866 eröffnet. Da dieselbe mit dem übrigen hannöverschen Staatsbahnnetz nicht in Verbindung steht, ward sie der braunschweigischen Staatseisenbahnverwaltung gegen Erstattung der Selbstkosten in Betrieb

gegeben. Es ist dies die letzte Bahn, die während der Selbstständigkeit des Königreichs Hannover zur Eröffnung gelangte. Somit hatte dasselbe bei seiner Einverleibung in Preussen 1866 ein rationell angelegtes, wohlausgebautes Staatsbahnnetz von 801 km Eigenthumslänge.

Noch waren seitens des Königreichs Hannover zwei Linien in Bauangriff genommen: Göttingen-Arenshausen und Northeim-Nüxei-Grenze gegen Nordhausen. Beide hängen mit der Erbauung der Halle-Casseler Bahn zusammen, und ihre Ausführung wurde beschlossen, nachdem der Bau dieser gesichert war. Die erstere diente zunächst nur den Interessen von Göttingen, während die andere von hoher Wichtigkeit für das ganze hannöversche Bahnnetz war. Die hannöversche Staatsbahn lief nämlich Gefahr, durch den Bau der Deutz-Giessener Linie und der Kreienser Route den ganzen Köln-Leipziger Verkehr zu verlieren, durch den Bau von Northeim bis an die Grenze bei gleichzeitigem Weiterbau nach Nordhausen seitens der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft in Anlehnung an die Halle-Casseler Linie blieb sie aber concurrenzfähig. Gleichzeitig wurde hierdurch eine neue Route Leipzig-Bremen geschaffen, die ebenso lang ist als die alte über Braunschweig-Hannover, bei der aber 90 km mehr auf die hannöverschen Linien fielen als bei jener.

Vollendet wurden beide Linien erst unter preussischer Verwaltung.

In den allerersten Jahren bildete wie bei fast allen Bahnen der Personenverkehr die Haupteinnahmequelle, doch trat von 1849 an der Güterverkehr in den Vordergrund, dessen Haupttransportartikel Kohlen, Getreide, Eisen, Tabak, Spiritus, Holz und Baumwolle bildeten. Die Betriebsausgaben stellten sich im Verhältniss zu den Bruttoeinnahmen günstig, indem sie stets unter 60 %, meist sogar unter 50 % derselben blieben. Der erzielte Reinüberschuss belief sich in Procenten des hannöverscherseits aufgewendeten jeweiligen Anlagecapitals, das sich bei Uebergang der Bahnen an Preussen auf 133 852 320 Mk. stellte, für die einzelnen Jahre, wie folgt:

pro	1844/45	1845/46	1846/47	1847/48	1848/49	1849/50
	$4^1/_2$	$3^3/_{10}$	$3^4/_5$	$3^1/_5$	$4^1/_3$	$4^1/_2$ %
pro	1850/51	1851/52	1852/53	1853/54	1854/55	1855/56
	$5^1/_3$	$6^1/_6$	$6^1/_8$	$5^1/_3$	$5^1/_2$	$4^3/_{10}$ %
pro	1856/57	1857/58	1858/59	1859/60	1860/61	1861/62
	4	$4^1/_{20}$	$4^2/_5$	$5^2/_5$	$5^9/_{25}$	$6^1/_{16}$ %
pro	1862/63	1863/64	1864/65	1865/66	} im Durchsch. 5,03 %.	
	$5^9/_{17}$	$6^1/_{11}$	$6^1/_5$	$6^7/_{10}$ %		

Das Geschäftsjahr umfasste die Zeit vom 1. Juli bis 30. Juni.

Schliesslich sei noch erwähnt, dass die der Stadt Osnabrück gehörige Zweigbahn von Osnabrück nach dem Steinkohlenwerk am Piesberge, welche 1857 eröffnet wurde, im Betrieb der Staatsbahn stand und mit dieser auch in den Betrieb Preussens überging. Dieselbe dient jedoch lediglich dem Interesse des Bergwerks und ist deshalb bei ihrer geringen Baulänge von nur 2 km auch nicht in besonderem Artikel behandelt worden.

Durch den Friedensschluss von 1866 wurde bekanntlich das Königreich Hannover in Preussen einverleibt, und demnach gingen auch seine Bahnen in einer Eigenthumslänge von 801 km in Betrieb stehender Linien in preussischen Besitz über. Zunächst blieben dieselben in ihrem ganzen Bestande unter einer königlichen Direction mit Sitz in Hannover vereinigt. 1868 aber wurde die Strecke Rheine-Emden von dieser abgezweigt und der königlichen Direction der Westfälischen Eisenbahn, an deren Linien sie in Rheine anschliesst, unterstellt.

Auf der Theilstrecke Friedland - Arenshausen der Linie Göttingen - Arenshausen ist, nachdem die Linie Bebra - Friedland gebaut war, 1883 der Betrieb eingestellt worden.

Hessische Nordbahn

siehe unter Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

Höchst-Sodener Eisenbahn.

Nachdem 1840 die Taunusbahn Frankfurt a. M. - Höchst-Wiesbaden eröffnet worden war, bildete sich 1845 die Sodener Actiengesellschaft mit Sitz in Soden zur Einrichtung einer Badeanstalt nebst Kurhaus in dem zahlreiche Heilquellen enthaltenden Dorfe Soden, sowie zur Erbauung einer Eisenbahn von dort nach Station Höchst der Taunusbahn.

Die Gesellschaft erhielt unterm 26. Juli 1845 von der zuständigen nassauischen Regierung die Concession zu dem Gesammtunternehmen und begann Ende des Jahres den Bau der Bahn, welche bei einer Länge von 6,6 km am 22. Mai 1847 eröffnet wurde. Den Betrieb besorgte unter Gestellung der Betriebsmittel von Anfang an die Taunusbahn. Derselbe war überhaupt nur für die Sommermonate der Badesaison in Aussicht genommen worden, erzielte aber so geringe Resultate, dass er 1860 gänzlich eingestellt wurde.

Das Anlagecapital für das ganze Unternehmen war ursprünglich auf 250 000 Gulden rh. in Actien à 200 Gulden mit 4 % Banzinsen festgesetzt, aber 1850 um 300 000 Gulden gleicher St.-Actien erhöht worden, wobei zu bemerken, dass ein besonderes Conto für die Bahn nicht geführt wurde.

In den ersten Jahren musste der geringe Reinertrag von durchschnittlich $1\frac{1}{2}$ % zur Verbesserung der Gesammtanlagen verwendet werden, so dass bis 1855 keine Dividende gezahlt worden ist. Für die beiden nächsten Jahre 1856/57 erhielten die St.-Actien eine solche von je $1\frac{3}{4}$ %, und es sind dies die einzigen, die überhaupt zur Vertheilung kamen. Nachdem die Anträge der Gesellschaft bei der nassauischen Regierung bezüglich Ankaufs ihres Unternehmens oder Uebernahme einer Zinsgarantie seitens derselben gescheitert waren, kaufte die Taunusbahngesellschaft 1863 die Bahn allein für 100 000 Gulden baar unter Uebernahme einer Zinsgarantie seitens der nassauischen Regierung bis zur Höhe von 1750 Gulden pro anno. Es wurde hierbei voller Jahresbetrieb eingeführt, und derselbe am 1. Oktober 1863 wieder aufgenommen, in den Jahren 1866 bis 1868 wurde die Strecke aber wieder nur in der Badesaison betrieben.

Aus der Concession sei noch erwähnt, dass dieselbe auf 92 Jahre ertheilt war, nach deren Ablauf die Regierung befugt sein sollte, das Eigenthum der Bahn gegen baaren Ersatz für sich einzuziehen.

Als Theil der Taunusbahn ging sie 1871 in das Eigenthum der Hessischen Ludwigsbahn und 1872 in das des preussischen Staats über. Gegenwärtig gehört sie der königlichen Eisenbahndirection Frankfurt a. M. an.

Besondere Actien der Höchst-Sodener Eisenbahn hat es nach Vorstehendem überhaupt nie gegeben.

Homburger Eisenbahn.

Der Zweck dieser Bahn, das Weltbad Homburg mit dem Eisenbahnnetz in Verbindung zu bringen, wurde schon seit dem Jahre 1846 angestrebt. Der Umstand aber, dass die geplante kurze Strecke Frankfurt a. M. - Homburg vier verschiedene Staatsgebiete berühren musste, das der freien Stadt Frankfurt a. M., des Grossherzogthums Hessen-Darmstadt, des Herzogthums Nassau und der Landgrafschaft Hessen-Homburg, erschwerte die Ausführung des Projectes ungemein und verzögerte sie auf viele Jahre.



Besonders zeigte sich Nassau dem Project nicht günstig, wohl aus Concurrenzrücksichten bezüglich seiner eigenen Bäder, und Frankfurt a. M., welches die Expropriationsberechtigung unter dem Angeben versagte, dass diese Bahn nur eine Luxusbahn sei. Nachdem sich 1853 eine Gesellschaft zur Ausführung des Projectes gebildet hatte, aber wegen der herrschenden Verhältnisse sich unverrichteter Sache wieder auflösen musste, gelang es endlich 1859, also nach 13 Jahren, dem englischen Eisenbahnunternehmer Sir Morton Peto, die Concession zu erlangen und die Angelegenheit zu gutem Ende zu führen. Die von demselben gebildete Homburger Eisenbahngesellschaft constituirte sich 1859 mit Sitz in Homburg. Die Concessionen der betheiligten Regierungen datiren aus den Monaten April, Mai und Juni desselben Jahres.

Das Anlagecapital war in den Statuten auf 2 400 000 Gulden rh. festgesetzt worden. Hiervon sind 800 000 Gulden in St.-Actien Lit. A à 200 Gulden in den freien Verkehr gebracht; 800 000 Gulden übernahm die hessen-homburgische Regierung, in deren Interesse das Zustandekommen der Bahn hauptsächlich lag, in Form von St.-Actien Lit. B unter Verzicht auf Zinsen und Dividenden bis zum Jahre 1896, und für 800 000 Gulden waren $4^1/_2$ procentige Prioritätsobligationen ausgegeben worden.

Der Bau wurde sofort nach Empfang der Concession begonnen und die $18{,}1$ km lange Bahn am 10. September 1860 eröffnet.

Zu dem bereits angeführten Baucapital traten noch weitere $4^1/_2$ procentige Anleihen, und zwar mit Privileg von 1860: 250 000 Gulden, mit Privileg von 1861: 130 000 Gulden und mit Privileg von 1875: 300 000 Mk. Dementsprechend stellte sich das Gesammtanlagecapital in Markwährung umgerechnet auf

	2 742 857 Mk.	in St.-Actien und
	2 357 143 „	in Anleihen
in Summa	5 100 000 Mk.	

mithin pro 1 km auf 281 768 Mk.

Noch heute ohne Fortsetzung und Anschluss in Homburg, war die Bahn stets nur auf ihren eigenen Verkehr angewiesen, von dem der Güterverkehr immer nur gering war; der Personenverkehr richtete sich nach dem Fremdenbesuch in Homburg, und die Rentabilität des Unternehmens war deshalb grossen Schwankungen unterworfen. Da die Homburger Regierung, wie bereits oben gesagt, für ihre Actien bis 1896 auf Dividende verzichtet hatte, kam der ganze Reinertrag den St.-Actien Lit. A zu Gute, welche folgende Dividenden erhielten:

pro	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870
	5¼	6	6½	7	9	5½	8	8½	12	5 %
pro	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	
	12	13½	6	6	7	6	5½	5½	5½ %	

im Durchschnitt 7,35 %.

Der auffällige Rückgang ab 1873 erklärt sich aus der Aufhebung der Spielbank in Homburg, wodurch der Verkehr nach dort bedeutend nachliess. Wegen des 1878 von der preussischen Staatsbahnverwaltung geplanten Baues eines Centralbahnhofes in Frankfurt a. M. machte sich für diese der Erwerb der Bahn wünschenswerth, indem dieselbe von dem Main-Weserbahnhofe in Frankfurt ausgeht.

Der preussische Staat trat deshalb mit der Gesellschaft hierüber in Unterhandlung, die dahin zum Abschluss führte, dass das Unternehmen laut Gesetz vom 25. Februar 1880 mit Rechnung vom 1. Januar am 10. März desselben Jahres bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft in das Eigenthum des Staates überging. Derselbe zahlte zur Abfindung der Actionäre 1 800 000 Mk. baar und übernahm die Anleihen mit umlaufend 1 816 514 Mk. als Selbstschuldner. Bei diesem Preise, gegenüber selbst den Dividenden der letzten Jahre, ist nochmals darauf hinzuweisen, dass nur die Hälfte des St.-Actiencapitals Dividenden erhielt, die Rentabilität des ganzen Unternehmens sich also nur halb so hoch stellte, als in den Dividenden zum Ausdruck gebracht ist.

An Fonds fielen dem Staat 115 205 Mk. zu.

Die Bahn wurde der königlichen Direction in Frankfurt a. M. unterstellt.

Aus der Concession sei noch erwähnt, dass dieselbe auf 99 Jahre ertheilt war, nach welcher Zeit jede Regierung die in ihrem Gebiet liegende Theilstrecke zum Taxwerth sollte übernehmen können.

Der Zinsfuss der Pr.-Obligationen betrug bei allen drei Emissionen 4½ %. Hiervon kündigte der Staat die Anleihe von 1875 bereits per 1. Juli 1881 zur baaren Einlösung.

Die statutenmässigen Pr.-Obligationen von 1860 und die Pr.-Obligationen von 1861 dagegen sind unkündbar, dadurch vor einer Herabsetzung des Zinsfusses von 4½ % sowie vor dem Umtausch in Consols geschützt und unterliegen nur der planmässigen Tilgung.

Die Ersteren von 1860 lauten auf Stücke zu 1000, 500 und 100 Gulden. Zinstermine 2. Januar und 1. Juli. Verloosung nach besonderem Tilgungsplan im Juli auf 2. Januar, dauert bis 1903. Ult. März 1889 waren noch Stücke im Werth von 990 351 Mk.

in Umlauf. Cours derselben am 31. Dezember 1889 an der Frankfurter Börse 104 %.

Die Stücke der Anleihe von 1861 lauten auf 500 Gulden. Zinstermine sind hier gleichfalls der 2. Januar und 1. Juli. Verloosung nach besonderem Tilgungsplan im Juli des laufenden auf Juli des folgenden Jahres dauert bis 1901. Ult. März 1889 waren noch Stücke im Werth von 115 715 Mk. in Umlauf. Cours derselben am 31. Dezember 1889 an der Frankfurter Börse 103,80 %.

Bei beiden Emissionen verjähren die nicht abgehobenen Zinsen nach vier Jahren vom Tage der Fälligkeit an und die ausgeloosten zur Einlösung nicht präsentirten Stücke nach elf Jahren.

Illerbahn.

(Ulm-Memmingen-Kempten.)

Bei der ersten Anlage von Eisenbahnen im Königreich Bayern war die gewerbreiche Stadt Memmingen nicht mit in das Schienennetz gezogen worden, und so lag für sie die Gefahr vor, in ihrer Industrie zurück zu gehen; sie entschloss sich deshalb zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung auf eigene Kosten. In der Mitte zwischen den Linien Augsburg-Ulm, Augsburg-Kempten und Ulm-Friedrichshafen liegend, hätte sie den gedachten Zweck schon durch den Bau einer kurzen Anschlussbahn an eine der drei genannten Linien erreichen können. Als Eisenbahnunternehmerin musste sie aber auch darauf bedacht sein, eine Linie zu wählen, welche möglichst rentabel sei, und sie entschied sich zum Bau der Linie Ulm-Memmingen-Kempten. Dieselbe hat allerdings eine Länge von 85,13 km und erforderte deshalb ein für eine kleinere Provinzialstadt immerhin bedeutendes Anlagecapital; die Stadt erreichte aber hierdurch für sich einen dreifachen Eisenbahnanschluss, indem in Ulm auch die württembergische Eisenbahn einfällt; gleichzeitig erschloss die gewählte Linie das ganze industrie- und holzreiche Illerthal, und endlich schuf sie für den wechselseitigen Verkehr der beiden wichtigen Städte Ulm und Kempten eine directe Linie. Durch die Wahl dieser Trace hat sich die Stadt Memmingen ein ganz entschiedenes Verdienst weit über ihre eigenen Interessen hinaus erworben.

Das Project wurde der königlichen Regierung in der Landtagssession 1861 befürwortend unterbreitet, und die Stadtgemeinde erhielt unterm 13. September desselben Jahres die Concession zum Bau der gedachten Linie mit Einmündung bei Neu-Ulm in die

Staatsbahnlinie Augsburg-Ulm unter der Bedingung, dass die bayerische Staatsbahnverwaltung unter Gestellung der Betriebsmittel die Bahn von Eröffnung an pachtweise in Betrieb nehme, sowie dass die Regierung durch Amortisirung des Anlagecapitals dieselbe nach und nach für sich erwerbe.

Das Anlagecapital wurde hierbei auf 3 500 000 Gulden = 6 000 000 Mk. und die Pachtquote auf jährlich 175 000 Gulden = 300 000 Mk. festgesetzt, wovon die Verzinsung des Anlagecapitals mit $4^1/_2$ % und die Amortisation desselben mit $^1/_2$ % bewirkt werden sollte.

Zur Aufbringung dieses Capitals nahm die Stadt bei der königlichen Bank in Nürnberg ein hypothekarisches Darlehen in genanntem Betrage mit gleicher Verzinsung und Amortisation auf. Die Theilstrecke Neuulm-Memmingen wurde am 12. Oktober 1862 und Memmingen-Kempten am 1. Juni 1863 dem Verkehr übergeben.

Dem Tilgungsplan nach dauert die Amortisation des Anlagecapitals bis zum Jahre 1916, und also wäre nach den ersten Verträgen die Bahn erst zu diesem Zeitpunkt dem Staate, und zwar dann ohne Weiteres zugefallen. Bei ihrer mehr als lokalen Bedeutung entschloss sich jedoch die Regierung schon nach einigen Jahren zum völligen Erwerbe der Bahn, indem sie ihrerseits selbstschuldnerisch in den zwischen der Stadt Memmingen und der königlichen Bank in Nürnberg abgeschlossenen Vertrag bezüglich der gedachten Hypothekenschuld eintrat. Ausserdem zahlte sie der Stadt noch eine einmalige besondere Vergütung von 1200 Mk. für nachträglich zu Bahnanlagen verwendete Ländereien. Auf Grund dieser Abmachungen ging die Illerbahn am 12. April 1876 in das volle Eigenthum des bayerischen Staates über.

Fälschlicherweise wird in verschiedenen statistischen Werken nach wie vor die Illerbahn bis in die neueste Zeit als Privatbahn in pachtweisem Staatsbetrieb stehend aufgeführt. Unsere Aufzeichnungen sind den Originalacten der Stadt Memmingen entnommen.

Das Anlehen war hypothekarisch auf die Bahnanlagen und städtische Grundstücke eingetragen.

Eisenbahnpapiere der Illerbahn hat es also nie gegeben.

Kieritzsch-Bornaer Eisenbahn.

Um einem Rückgang ihrer umfangreichen Industrie vorzubeugen, und zur Erweiterung des Absatzgebietes des dort gelegenen Braunkohlenwerkes beschloss die im Königreich Sachsen gelegene

Stadt Borna 1865 auf eigene Kosten die Herstellung einer Eisenbahn an die sächsische Staatsbahnlinie Leipzig-Hof. Sie erhielt unter dem 15. November desselben Jahres die Allerhöchste Concession zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von der Staatsbahnstation Kieritzsch der gedachten Linie nach Borna. Der Bau wurde am 22. Oktober 1865 unter Leitung eines königlichen Betriebsingenieurs in Angriff genommen, erfuhr jedoch durch den Krieg von 1866 eine Unterbrechung, so dass die 6,75 km lange Strecke erst am 14. Januar 1867 dem Verkehr übergeben werden konnte.

Das erforderliche Anlagecapital konnte dem Baarvermögen der Stadt entnommen werden, so dass es keiner Anleihe bedurfte. Dasselbe stellte sich auf 571 843 Mk., somit für 1 km auf 84 717 Mk. Die Bahn wurde von Eröffnung an seitens der sächsischen Staatsbahnverwaltung unter Gestellung der Beamten und Betriebsmittel gegen 50 % der Bruttoeinnahme in Pacht genommen, und diese erbrachten durchschnittlich jährlich eine 3 procentige Verzinsung des aufgewendeten Baucapitals.

Bereits am 1. Oktober 1870 erwarb der sächsische Staat die Bahn gegen Erstattung des aufgewendeten Baucapitals im Betrage von 571 843 Mk. zu Eigenthum. Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass im Königreich Sachsen Borna die einzige Stadt gewesen ist, die auf eigene Kosten eine Bahn gebaut hat, und in ganz Deutschland die einzige, welche in der glücklichen Lage war, dies ohne Aufnahme einer Anleihe thun zu können.

Kieritzsch-Bornaer Eisenbahnpapiere hat es demnach nie gegeben.

Köln-Krefelder Eisenbahn.

Im Interesse der grossartigen Sammt- und Seidenfabrikation Krefelds, welche in diesen Branchen den Mittelpunkt der deutschen Industrie bildet, constituirte sich 1853 eine Actiengesellschaft mit Sitz in Köln behufs Erbauung einer Eisenbahn von Krefeld nach dem schon damals wichtigen Eisenbahnknotenpunkt Köln, von welchem bereits in den vierziger Jahren Schienenwege nach Aachen, nach Bonn und indirect (ab Deutz) nach Düsseldorf und weiter nach Minden vorgetrieben waren. Die Concession erhielt die Gesellschaft unterm 22. August desselben Jahres, und hierbei wurde das Grundcapital auf 3 900 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit 4 % Bauzinsen festgesetzt. Den Bau sowie später auch Verwaltung und

Betrieb übernahm auf Grund besonderen Vertrages der preussische Staat à conto der Gesellschaft, und das Unternehmen wurde der königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in Aachen unterstellt.

Die erste Theilstrecke Köln-Neuss wurde am 15. November 1855, die ganze 52,7 km lange Bahn aber am 26. Januar 1856 dem Betriebe übergeben, nachdem zur Vollendung des Baues mit Privileg von 1855 noch eine $4^1/_2$ procentige Anleihe von 2 100 000 Mk. aufgenommen worden war. Das Anlagecapital stellte sich hiermit auf 6 000 000 Mk., mithin pro 1 km auf 113 852 Mk.

Der Verkehr blieb zunächst weit hinter den gehegten Erwartungen zurück und entwickelte sich nur langsam, so dass trotz der geringen Belastung des Unternehmens die Rentabilität in den ersten Jahren eine äusserst niedrige war und die St.-Actien an Dividenden nur

pro 1857	1858	1859	1860	
$^3/_5$	$1^1/_{30}$	$1^8/_{15}$	2%	im Durchschnitt 1,29 % erhielten.

1859 beschloss die Gesellschaft, ihr Unternehmen an die Rheinische Bahn zu überlassen, und dasselbe ging am 1. Juli 1860 in das Eigenthum sowie in Verwaltung und Betrieb dieser über.

Für die St.-Actien wurde bei verlangter Baareinlösung entsprechend den bisherigen Dividenden pro Stück à 300 Mk. nur 77,5 Mk. gezahlt, bei Umtausch dagegen in St.-Actien des Rheinischen Unternehmens der volle Nominalwerth berechnet. Die Pr.-Obligationen übernahm die Rheinische Bahn ohne Umtausch als Selbstschuldner und es löste sich hiernach die Köln-Krefelder Gesellschaft auf.

Als nunmehriger Bestandtheil des Rheinischen Unternehmens ging die Bahn 1880 in den Besitz des preussischen Staats über.

Bei Verstaatlichung betrug der Zinsfuss der Köln-Krefelder Pr.-Obligationen noch $4^1/_2$ %; derselbe wurde jedoch seitens des Staats per 1. Januar 1886 auf 4 % herabgesetzt und hierauf 1887 die Obligationen in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht, die hierzu nicht angemeldeten Stücke aber per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt.

Hiernach giebt es Köln-Krefelder Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Köln - Mindener Eisenbahn.

Die Vorgeschichte dieses Unternehmens reicht in die Zeit der ersten Bestrebungen zur Einführung der Eisenbahnen in Preussen zurück. Bis dahin war die Schifffahrt die Hauptvermittlerin der Gütermassentransporte, und da die Eisenbahnen zu jener Zeit auch nur für solche geeignet erachtet wurden, so schienen sie besonders berufen, ein Verbindungsglied der schiffbaren Wasserstrassen zu werden. In diese Kategorie fällt das hier zu behandelnde Unternehmen; es galt der Verbindung des Rheins mit der Weser. Die darauf zielenden ersten Projecte, deren wir bereits bei der historischen Entwickelung des Eisenbahnwesens in Preussen auf Seite 103 und 104 gedacht haben, reichen bis ins Jahr 1828 zurück. Zur Ausführung des dort zuletzt erwähnten Projectes Minden-Elberfeld-Düsseldorf hatte sich 1837 unter landesherrlicher Bestätigung vom 21. August desselben Jahres eine Gesellschaft unter dem Namen „Rhein-Weser-Eisenbahn-Actiengesellschaft" gebildet, vor Verwirklichung des Unternehmens aber wieder aufgelöst. Hierauf liess die Rheinische Eisenbahngesellschaft die Vorarbeiten für eine derartige Bahn ausführen, doch gab auch diese das Project wieder auf, und so bedurfte es einer dritten Gesellschaft, um dieses Unternehmen, welches sich alsdann so grossartig entwickelte, zur Verwirklichung zu bringen. Dieselbe bildete sich zunächst als „Ostrheinische" 1843 mit Sitz in Köln, nahm dann aber den Namen „Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft" an und erhielt unterm 18. Dezember desselben Jahres die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Deutz auf dem rechten Rheinufer, gegenüber Köln, über Oberhausen (nicht über Elberfeld) bis an die preussisch-bückeburgische Grenze hinter Minden, begann den Bau im August 1844, eröffnete die erste Theilstrecke Deutz-Düsseldorf am 20. Dezember 1845, die ganze Bahn in einer Gesammtlänge von 266,7 km aber am 15. Oktober 1847, bei gleichzeitiger Eröffnung der Anschlussstrecke in Richtung auf Hannover seitens der Hannöverschen Staatsbahn, wobei der Betriebswechsel in Minden vereinbart wurde.

Das Anlagecapital war hierzu auf 39 000 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. mit zunächst 4 % Bauzinsen festgesetzt und emittirt worden, und es hatte hiervon der preussische Staat rund den siebenten Theil mit 5 580 000 Mk, sowie gleichzeitig eine $3\frac{1}{2}$ procentige Zinsgarantie für die im Privatbesitz befindlichen Actien übernommen. Als Gegenleistung für diese Zinsgarantie, die — wie wir schon jetzt bemerken wollen — für die hier nur in Rede stehende Stamm-

strecke nie erforderlich gewesen ist, sollte der Staat von dem Ueberschuss über 5 % Dividende sämmtlicher Actien den dritten Theil als Superdividende erhalten, und ferner wurde ihm die Berechtigung zur Einlösung der im Privatbesitz befindlichen Actien unter Verwendung der auf seine Staatsactien entfallenden plus der auf die bereits amortisirten Actien zu verrechnenden Dividende zum Nennwerth für sich zugestanden. Auch sollte er diese Amortisationsquote aus eigenen Mitteln bis zu 1 % des Anlagecapitals vergrössern dürfen, andererseits die planmässige Amortisation aber selbst in den Jahren bewirken, für welche Zuschuss erforderlich wäre.

Aus dieser Stammstrecke heraus baute die Gesellschaft mit Concession von 1845 eine Zweigbahn von Oberhausen nach Ruhrort, dem grössten Flusshafen Deutschlands, welche 9,3 km lang 1848 eröffnet wurde.

Mit ihrer Stammstrecke wurde die Bahn von vornherein ein Mittelglied der dem Weltverkehr dienenden Linie von Berlin und Leipzig nach Köln und weiter nach Belgien und Frankreich, Theilhaberin an dem Verkehr vom Rhein nach Bremen und Hamburg, sowie in Concurrenz mit der gleichzeitig eröffneten Prinz-Wilhelmsbahn an demjenigen aus dem an Steinkohlen und Erzen reichen Ruhrgebiet, und dementsprechend entwickelte sich ihr Verkehr zu hoher Blüthe. Um aber die Bahn einem solchen gewachsen zu erhalten, waren Ergänzungs- und Erweiterungsbauten erforderlich, zu welchen einschliesslich der Baukosten für die Ruhrorter Zweigbahn 1847 eine $4^1/_2$ procentige Anleihe im Betrage von 11 023 500 Mk. 1849 eine 5 procentige von 10 500 000 Mk. und 1853 eine 4 procentige von 6 000 000 Mk. aufgenommen wurde. Hiermit stellte sich das Anlagecapital des Stammunternehmens auf 66 523 500 Mk., somit für 1 km auf 241 027 Mk. In dieser ersten Periode der Bahn erhielten die Stammactien folgende Dividenden:

pro	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856
	$3^1/_2$	$4^1/_2$	$5^1/_6$	$5^7/_{12}$	$6^1/_{12}$	$6^1/_2$	$8^1/_{10}$	$8^1/_5$	$8^2/_3$ %

und der preussische Staat in derselben Zeit als Superdividende 3 140 117 Mk. War so die Köln-Mindener Bahn von Anfang an das bedeutendste Eisenbahnunternehmen im Nordwesten Deutschlands, so hat sie sich auch in der Folgezeit diese Stellung zu behaupten gewusst durch den Bau neuer, dem grossen Verkehr dienender Linien.

Zunächst baute die Gesellschaft zum Anschluss an das holländische Bahnnetz für den Verkehr von Berlin und Köln nach Rotter-



dam und Amsterdam mit Concession von 1853 die 73,1 km lange Strecke von Oberhausen an die holländische Grenze hinter Emmerich, und dieselbe wurde 1856 (mit Betriebswechsel in Emmerich) eröffnet. Hierzu nahm sie mit Privileg von 1853 eine 4 procentige Anleihe im Betrage von 9 000 000 Mk. und mit Privileg von 1858 eine $4^1/_2$ procentige in Höhe 10 500 000 Mk. auf unter bedingter $3^1/_2$ procentiger Zinsgarantie des Staats, wogegen demselben das Recht zugestanden wurde, diese Strecke jederzeit gegen Erstattung des verwendeten Anlagecapitals zu erwerben. Weiterhin baute sie zur directen Verbindung des Kohlengebiets der Ruhr mit dem Sieggebiet, den reichsten Erzlagern Deutschlands, sowie gleichzeitig zur Herstellung einer gegen ihre eigene nördliche Linie bedeutend kürzeren Köln-Leipziger Route mit Concession von 1855 von Deutz nach Giessen nebst Zweig von Betzdorf nach Siegen, sowie gleichzeitig eine feste Brücke über den Rhein zwischen Deutz und Köln, mit Einmündung in den Centralbahnhof der Rheinischen Eisenbahn daselbst. Die 418 m lange Brücke wurde 1859 und die 183 km lange Bahn 1859/62 dem Verkehr übergeben. Die Fertigstellung der Letzteren hatte sich dadurch verzögert, dass Nassau zunächst die Durchführung der Bahn durch sein Gebiet verweigert hatte. Zum Bau der Brücke und dieser Bahn wurden mit Privileg von 1855 eine 4 procentige Anleihe von 60 000 000 Mk. und weiterhin mit Privileg von 1861 eine ebenfalls 4 procentige von 19 500 000 Mk., sowie mit Privileg von 1872 zur Legung des zweiten Gleises auf dieser Strecke eine 4 procentige im Betrage von 21 000 000 Mk. aufgenommen. Für die beiden ersteren hatte der Staat wiederum eine $3^1/_2$ procentige bedingte Zinsgarantie und ausserdem die Verpflichtung zur Amortisation des auf die Rheinbrücke entfallenden Anlagecapitals übernommen, sich hierbei aber des Recht vorbehalten, Bahn und Brücke jederzeit gegen Erstattung des aufgewendeten Anlagecapitals für sich zu erwerben. Gleichzeitig verzichtete er hierbei auf die Dauer von 15 Jahren auf das Recht zur Amortisation der Privat-St.-Actien. Die für die Anleihen der Strecken Oberhausen-Emmerich, Deutz-Giessen nebst Zweigbahn und die Rheinbrücke übernommenen Zinsgarantien waren nur insoweit seitens des Staates zu leisten, als hierzu seine Bezüge aus dem gesammten Köln-Mindener Unternehmen hinreichten; einer Rückzahlung unterlagen die erforderlichen Zinszuschüsse nicht.

Noch sei erwähnt, dass zum Bau der Rheinbrücke die Stadt Köln und die Rheinische Eisenbahngesellschaft 1 500 000 Mk. à fonds perdu zugeschossen hatten. — Für Rechnung der Stammbahn hatte

die Gesellschaft in dieser Periode mit Privileg von 1858 eine $4^1/_2$-procentige Anleihe im Betrage von 7 800 000 Mk. und mit Privileg von 1862 eine 4 procentige in Höhe von 13 500 000 Mk. aufgenommen.

1865 schloss die Gesellschaft mit dem Staat den in ihre Verfassung tief einschneidenden Vertrag, inhaltlich dessen das Recht des Staats zur Amortisation der St.-Actien zum Nennwerth für immer aufgehoben wurde, wofür sie als Entschädigung 39 000 000 Mk. zahlte.

Hiermit hatte sich die Gesellschaft ein weittragendes politisches Verdienst um den Staat erworben. Es war nämlich die Zeit, da König Wilhelm, der nachmalige Kaiser Wilhelm I., unterstützt von seinen drei Paladinen Bismarck, Moltke und Roon, die Armee zu den für die nächste Zeit schon unvermeidlichen Kriegen vorzubereiten für nöthig erkannt hatte, die Regierung aber von dem in der Opposition befindlichen Landtage die erforderlichen Gelder nicht bewilligt erhielt.

Zur finanziellen Abwickelung dieser Operation emittirte die Gesellschaft den alten gleichberechtigte St.-Actien in demselben Betrage, wovon der Staat 7 587 000 Mk. übernahm. Weiterhin wurde durch diesen Vertrag der Staat von der Zinsgarantie für die St.-Actien entbunden und die für die Anleihen dahin modifizirt, dass diese erlöschen sollten, wenn zehn Jahre hintereinander kein Zuschuss für die einzelnen Linien erforderlich gewesen wäre. Auch verzichtete hierbei der Staat auf weitere Dividenden der bereits von ihm amortisirten Actien, im Betrage von 2 007 000 Mk.; sein Recht auf die Superdividende, also ein Dritttheil des Ueberschusses über 5 % des ganzen Stammactiencapitals von nunmehr 78 000 000 Mk., blieb jedoch nach wie vor bestehen. Andererseits wurde hierbei entgegen den früheren Verträgen der Staat noch berechtigt, die von ihm übernommenen Actien seinerseits zu veräussern, und er that dies auch 1870, diesmal aber nicht wegen des Krieges, sondern zur Deckung von anderweiten Staatsausgaben.

Inzwischen war 1861 von Paris aus die Herstellung einer directen Linie Paris-Venlo-Hamburg angeregt worden, und die hannöversche Regierung zeigte sich bereit, hierzu Osnabrück-Bremen-Hamburg ihrerseits zu bauen. Zum Bau der Strecke Venlo-Osnabrück aber entschloss sich 1865 die Köln-Mindener Gesellschaft, sowie auch zu einer Zweigbahn aus dieser nach Essen, um diese neue Linie mit dem Ruhrkohlengebiet in Verbindung zu bringen. Dieselbe erhielt hierzu 1866 die preussische und bezüg-

lich der Strecke von der Grenze bis nach Venlo 1867 auch die holländische Concession mit der Massgabe jedoch, dass zunächst nur Essen-Haltern-Münster gebaut zu werden brauche, die anderen Strecken bis Venlo und Osnabrück dagegen erst dann, wenn der Weiterbau von Osnabrück nach Hamburg gesichert sei. Nachdem aber Hannover 1866 an Preussen gekommen war, erhielt die Köln-Mindener Gesellschaft 1868 die Concession auch für Osnabrück-Bremen-Hamburg mit Zweig Kirchweyhe-Sagehorn (für den durchgehenden Güterverkehr behufs Entlastung des Bahnhofes in Bremen) und wurde dadurch auch Eigenthümerin einer durchgehenden Linie von Köln nach Bremen und Hamburg. Das Anlagecapital für diese ganze Linie wurde auf 129 000 000 Mk. festgesetzt und hierzu mit Privileg von 1868 neue St.-Actien Lit. B im Betrage von 39 000 000 Mk. mit zunächst 5 % Bauzinsen emittirt, sowie mit Privileg von 1869 eine $4^1/_2$ procentige Anleihe von 90 000 000 Mk. aufgenommen. Hierbei erhielten die neuen Actien von der Gesellschaft eine 5 procentige Dividende garantirt, wozu, falls der Reinertrag der neuen Linie nicht ausreichte, der Ausfall aus dem Stammunternehmen zu decken sei. Diese von der Stammbahn etwa geleisteten Zuschüsse sollten aus den späteren Reinerträgen der neuen Linie über 5 % zurückgerechnet werden und von den weiteren Ueberschüssen die Actien B den dritten Theil, das Stammunternehmen aber 2 Dritttheile erhalten. Sobald sich hierbei in einem Jahre die Dividende der Actien B derjenigen der Actien A gleich oder höher stelle, sollte der Unterschied zwischen den Actien A und B für immer aufhören. Dieser Fall trat 1875 ein, indem für dieses Jahr die Actien A nur 4,6 % Dividende erhielten. Von der Anleihe übernahm der Staat Hamburg 30 000 000 Mk. und die Discontogesellschaft in Berlin 60 000 000 Mk.

Obiges Anlagecapital erwies sich aber zu niedrig und deshalb musste mit Privileg von 1874 noch eine weitere $4^1/_2$ procentige Anleihe im Betrage von 45 000 000 Mk. aufgenommen werden. Der Bau auf diesen Linien begann 1867, und die Strecke Wanne (bei Essen)-Haltern-Münster wurde 1870, Münster-Osnabrück 1871, Osnabrück-Bremen 1873, Bremen-Harburg mit Zweigbahn Kirchweyhe-Sagehorn sowie Venlo-Haltern mit fester, 1942 m langen Rheinbrücke bei Wesel 1874 eröffnet, während Harburg-Hamburg mit festen Brücken über die Norder- und Süderelbe bereits 1872 dem Betrieb übergeben worden war. Da diese letztere Theilstrecke zunächst mit den anderen Linien des Köln-Mindener Unternehmens nicht in Verbindung stand, so wurde für diese ein

besonderer Wagenpark errichtet. Die Länge der ganzen Linie beträgt 460 km.

Hiermit schliessen die dem grossen Verkehr dienenden Bauten der Gesellschaft. Die ferneren Neubauten betrafen nur noch ihr bisheriges Verkehrsgebiet. Zunächst baute sie mit Concession von 1868 zur noch besseren Ausnutzung des Ruhrkohlenreviers die Emscherthalbahn in den an die bereits bestehenden Strecken sich anschliessenden Linien Dortmund-Herne und Wanne-Ruhrort, und es wurden dieselben in einer Gesammtlänge von 57,4 km nach und nach 1871/78 eröffnet, sowie ferner mit Concession von 1870 von Dillenburg (an der Deutz-Giessener Linie) in das Eibacher- und Scheldethal behufs Anschlusses der dortigen zahlreichen Eisenerzgruben. Zu dieser letzteren nur dem Güterverkehr dienenden Bahn, welche 11,4 km lang 1872 eröffnet wurde, gaben der Staat und Privatinteressenten Zuschüsse im Betrage von 690 670 Mk. Dieser folgten mit Concession von 1875 die Zweigbahnen von Wesel nach der industriereichen Stadt Bocholt und vom Bahnhofe Beckum nach der gleichnamigen Stadt; jene wurde 21,2 km lang 1878, und letztere 6 km lang 1879 dem Verkehr übergeben. Endlich nahm die Gesellschaft auch noch die 1878 concessionirte Zweigbahn Herford-Detmold und die Verbindungsstrecke Oberhausen-Bottrop (an der Emscherthalbahn) in Bauangriff, dieselben wurden aber erst unter Staatsverwaltung 1880 resp. 1881 vollendet. Ihre Länge beträgt 28 resp. 8,5 km. Zu der ersteren hatten die interessirten Städte einen Zuschuss à fonds perdu im Betrage von 1 500 000 Mk. gegeben.

Zu diesen Neubauten, zu Erweiterungsbauten auf den alten Strecken, sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel hatte die Gesellschaft mit Privileg von 1873 eine $4^1/_2$ procentige Anleihe im Betrage von 46 500 000 Mk. aufgenommen. Eine ausserdem zu gleichem Zweck 1879 genehmigte Anleihe von 19 450 000 Mk. ist nicht mehr begeben worden.

Einschliesslich Verbindungs-, Hafen- und Zechenbahnen umfasste das Netz bei Uebergang an den Staat 1145 km. — Wie wir oben bei den einzelnen Strecken nachgewiesen haben, diente das Köln-Mindener Unternehmen dem Verkehr von Berlin und Leipzig nach dem Rhein, nach Belgien und Frankreich, von Hamburg und Bremen nach dem Rhein und Paris, von Berlin und Köln nach Rotterdam und Amsterdam, der Ausnutzung des Ruhrgebiets und der Verbindung desselben mit dem Sieggebiet. Bezüglich des Verkehrs der Hauptstrecke von Berlin nach Köln

erwuchs 1865 durch Fertigstellung der um 35 km kürzeren mitteldeutschen Route über Kreiensen-Holzminden eine wesentliche Concurrenz.

Für den Köln-Leipziger Verkehr schuf die Gesellschaft selbst durch Bau der Strecke Deutz-Giessen eine gegen ihre nördliche Route um 67 km kürzere Linie, während ihr im Ruhrgebiet durch Parallelbauten seitens der Bergisch-Märkischen 1860 und seitens der Rheinischen Eisenbahngesellschaft 1875 starke Concurrenz erwuchs, und hier musste sie bezüglich der transportirten Mengen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn den ersten Platz einräumen. Diente die Bahn auch im Personenverkehr drei grossen Weltrouten, so ist doch der Güterverkehr mit seinen gewaltigen Massen an Kohlen und Coaks, welche allein durchschnittlich zwei Fünftel der Gesammteinnahmen ergaben, die wichtigere Verkehrsseite gewesen. Die Grossartigkeit desselben kennzeichnet sich am besten dadurch, dass circa 190 Bergwerks- und Fabriketablissements mit der Hauptbahn in Gleisverbindung stehen.

Die rentabelste Linie ist stets die Stammstrecke geblieben, die später gebauten konnten hierin mit ihr keinen Vergleich aushalten, indess ist dabei wohl zu berücksichtigen, dass dieselben als Zufuhrlinien zur Stammbahn die Rentabilität dieser erhöhen halfen. Für die garantirten Linien (Oberhausen-Emmerich und Deutz-Giessen nebst Rheinbrücke) mussten sogar die staatsseitigen Zinsgarantien mehr oder weniger in Anspruch genommen werden, für die erstere indess nur die ersten vier Jahre 1857/61, so dass diese vertragsgemäss bereits 1871 erlosch; bei der Deutz-Giessener Linie bedingte aber das überaus hohe Anlagecapital mit rund 547 000 Mk. pro 1 km (einschliesslich der Rheinbrücke) eine längere Inanspruchnahme der Zinsgarantie; dieselbe musste hier mit Ausnahme der Jahre 1869—1872 bis einschliesslich 1874 stets geleistet werden.

Das concessionirte Gesammtanlagecapital belief sich auf

117 000 000	Mk.	in St.-Actien
10 500 000	„	in 5 procentigen Pr.-Obligationen
230 273 500	„	in $4^1/_2$ procentigen „
129 000 000	„	in 4 procentigen „

in Summa 486 773 500 Mk.

Hiervon waren jedoch 22 491 700 Mk. unbegeben geblieben, während andererseits 9 962 733 Mk. schwebende Schulden vorhanden waren, so dass zur Belastung 474 244 533 Mk. standen und somit auf 1 km 428 108 Mk. entfielen.

Den wesentlichsten Einfluss auf die Rentabilität des Gesammtunternehmens übten in ungünstiger Weise die Eröffnung der mitteldeutschen Route für den Berlin-Kölner Verkehr via Kreiensen-Holzminden und die gleichzeitige, vorstehend speciell erörterte Vermehrung des St.-Actiencapitals um 39 000 000 Mk. zur Ablösung des staatsseitigen Amortisationsrechtes, sowie später der allgemeine geschäftliche Rückgang in den siebziger Jahren. Die Wirkung der beiden ersteren Ereignisse war eine so gewaltige, dass die Dividende von $17^2/_3$ % in 1865 auf $9^1/_{12}$ % in 1866 und in den folgenden Jahren sogar unter 9 % sank. Für die einzelnen Jahre ergiebt sich folgende Dividendentabelle:

pro 1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864
9	$7^3/_4$	$7^7/_8$	$10^1/_2$	$12^1/_4$	$12^5/_8$	$12^{11}/_{12}$	$15^5/_6$ %

pro 1865	1866	1867	1868
$17^2/_3$	$9^1/_{12}$	$8^{11}/_{20}$	$8^1/_{12}$ %

	pro 1869	1870	1871	1872	1873	1874
St.-Act. Lit. A.	$8^9/_{10}$	$10^1/_2$	$11^1/_5$	$9^7/_{20}$	$8^1/_{12}$	$6^9/_{20}$ %
„ „ B.	5	5	5	5	5	5

	pro 1875	1876	1877	1878
St.-Actien Lit. A.	$4^6/_{10}$	$5^1/_4$	$5^1/_{20}$	$6^3/_{10}$ %
„ „ B.	5	$5^1/_4$	$5^1/_{20}$	$6^3/_{10}$ %.

Die Durchschnittsdividende für die St.-Actien von Eröffnung in 1848 an betrug $8{,}51$ % und die der St.-Actien Lit. B für die Zeit ihres Bestehens $5{,}16$ %.

Die Superdividende des Staats betrug für diesen Zeitraum 35 157 073 Mk.; im Ganzen aber, einschliesslich der schon oben aufgeführten vor 1857, 38 297 190 Mk. Auf Grund der übernommenen Zinsgarantien hatte er andererseits im Ganzen 8 321 508 Mk. Zuschuss zahlen müssen.

Nach den bei Concessionirung der Linien Oberhausen-Emmerich und Deutz-Giessen nebst fester Rheinbrücke bei Köln abgeschlossenen Verträgen war der Staat berechtigt, diese Linien jeder Zeit gegen Erstattung der aufgewendeten Anlagekosten, d. i. für 16 601 941 Mk. resp. 100 039 135 Mk. zu erwerben. Er trat deshalb bereits 1877 mit der Gesellschaft in Unterhandlungen, dehnte dieselben aber 1879 auf das Gesammtunternehmen aus unter Angebot einer festen Rente von 6 % für die St.-Actien und dementsprechenden späteren Umtausches dieser in Staatsschuldverschreibungen. Dieselben führten schliesslich dahin zum Abschluss, dass der Staat ausser der 6 procentigen Rente noch eine Convertirungsprämie von 6 Mk. pro Actie bewilligte und beim Umtausch

für jede Actie à 600 Mk. 4 procentige Consols im Betrage von 900 Mk. gab. Der Kaufpreis stellte sich demnach für den Staat, wie folgt:

für 117 000 000 Mk. St.-Actien Lit. A und B	175 500 000	Mk.	in 4 procentigen Consols,
und an Convertirungsprämien	1 170 000	„	baar
in Summa	176 670 000	Mk.	
an Anleihen umlaufend von den 4 procentigen	120 775 200	Mk.	
von den $4^1/_2$ procentigen	200 613 000	„	
von den 5 procentigen	8 268 300	„	
sowie an schwebenden Schulden	9 962 733	„	
Total:	516 289 233	Mk.	

An Fonds fielen dem Staat 17 491 489 Mk. zu.

Die Bahn ging laut Gesetz vom 20. Dezember 1879, mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres, am 1. Februar 1880 in Verwaltung und Betrieb, und am 1. Januar 1886 bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft in das volle Eigenthum des Staates über. Für die Ueberleitung der Geschäfte blieb der ganze Bahncomplex vereint und erhielt eine besondere königliche Direction. Bei der späteren, anderweitigen Organisation wurde die Linie Bremen-Hamburg von jenem abgezweigt und der königlichen Eisenbahndirection Hannover einverleibt, während die der Köln-Mindener Eisenbahn den Namen königliche Eisenbahndirection Köln (rechtsrheinisch) erhielt.

Der ursprüngliche Zinsfuss der verschiedenen Anleihen war während der Privatverwaltung unverändert geblieben, so dass es beim Uebergang der Bahn in den Besitz des Staats 5-, $4^1/_2$- und 4 procentige Pr.-Obligationen gab. Hiervon kündigte der Staat die einzige 5 procentige II. Emission von 1849 sofort per 1. Juli 1880 zur baaren Rückzahlung; alsdann setzte er per 1. Januar resp. 1. April 1886 den Zinsfuss der $4^1/_2$ procentigen I. Emission von 1847, III. Emission Lit. B von 1858, III. Emission Lit. Ba von 1858, VII. Emission von 1873, VI. Emission Lit. B von 1874 und von der VI. Emission aus 1869 von dem ursprünglich seitens des Staats Hamburg übernommenen, 1881 aber in den freien Verkehr gebrachten Theile im Betrage von 30 000 000 Mk. auf 4 % herab. So gab es vom 1. April 1886 ab im freien Verkehr nur noch 4 procentige Köln-Mindener Pr.-Obligationen, und es behielten den $4^1/_2$ procentigen Zinsfuss nur die s. Z. von der Discontogesellschaft übernommenen 60 000 000 Mk. der VI. Emission von 1869, indem bezüglich dieser die preussische Regierung laut Er-

klärung vom 10. Oktober 1879 auf eine vorzeitige Kündigung verzichtet hat, und diese unterliegen somit nur der planmässigen Amortisation. Dieselben befinden sich aber selbst nicht im freien Verkehr, sondern sind bei der zuständigen Kasse deponirt und auf dieselben fundirt im freien Verkehr befindliche Köln-Mindener $3^1/_2$ procentige Eisenbahnprämienscheine ausgegeben, von welchen das Wissenswerthe weiter unten folgt.

Im Jahre 1887 begann der Staat mit dem Umtausch der 4 procentigen Obligationen in $3^1/_2$ procentige Consols, und es wurden hiervon zunächst betroffen die I. Emission von 1847, die II. Emission von 1853, die III. Emission Lit. A von 1853, die III. Emission Lit. B von 1858 und die III. Emission Lit. Ba von 1858. Die nicht zum Umtausch angemeldeten Stücke dieser wurden per 1. Januar resp. per 1. Juli 1887 zur baaren Rückzahlung gekündigt.

Neuerdings ist das Umtauschverfahren in $3^1/_2$ procentige Consols auch auf die anderen 4 procentigen Obligationen ausgedehnt und bei der V. Emission von 1862 bereits am 1. Januar 1890 damit begonnen, die hierzu nicht angemeldeten Stücke dieser aber per 2. Januar 1890 zur baaren Einlösung gekündigt worden. Bei der IV. Emission Lit. A von 1855, Lit. B von 1861 und Lit. B von 1872 beginnt der Umtausch am 1. Oktober 1890, bei dem im freien Verkehr befindlichen Theil der VI. Emission von 1869 sowie bei der VI. Emission Lit. B von 1874 am 1. April 1890 und bei der VII. Emission von 1873 am 1. Juli 1890. Die nicht rechtzeitig zum Umtausch angemeldeten Stücke all dieser Anleihen sind sämmtlich gleichmässig per 1. Juli 1890 zur baaren Rückzahlung gekündigt.

Es bleiben hinfort von den Köln-Mindener Eisenbahnpapieren also nur noch die bereits oben erwähnten $3^1/_2$ procentigen Prämienscheine im Verkehr. Dieselben sind in Stücken zu 300 Mk. ausgefertigt und in 4000 Serien zu je 50 Stück eingetheilt. Die Zinstermine sind der 1. April und der 1. Oktober, die Ziehung der Serien erfolgt am 1. Juni und 1. Dezember, der Prämien am 1. August und 1. Februar und die Auszahlung der gezogenen Stücke am 1. Oktober und 1. April. Die Verloosung resp. Tilgung dauert bis 1927 und geschieht nach folgendem Verloosungsplan:

39. Verl.	1890.	40. Verl.	
1	à Thlr. 55000	1	à Thlr. 55000
1	6000	1	6000
1	3000	1	3000
2	2000	3	2000
3	1000	1	1000
1	500	2	500
11	200	11	200
2080	110	180	110
2100 = 42 Serien = 302500 Thlr.		200 = 4 Serien = 94000 Thlr.	

41. Verl.	1891.	42. Verl.	
1	à Thlr. 55000	1	à Thlr. 55000
1	6000	1	6000
1	3000	1	3000
2	2000	2	2000
2	1000	3	1000
2	500	1	500
11	200	11	200
2130	110	180	110
2150 = 43 Serien = 307500 Thlr.		200 = 4 Serien = 93500 Thlr.	

43. Verl.	1892.	44. Verl.	
1	à Thlr. 55000	1	à Thlr. 55000
1	6000	1	6000
1	3000	1	3000
2	2000	1	2000
1	1000	4	1000
3	500	1	500
11	200	11	200
2230	110	180	110
2250 = 45 Serien = 318000 Thlr.		200 = 4 Serien = 92000 Thlr.	

45. Verl.	1893.	46. Verl.	
1	à Thlr. 55000	1	à Thlr. 55000
1	6000	1	6000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
3	1000	3	1000
2	500	2	500
11	200	11	200
2280	110	180	110
2300 = 46 Serien = 323000 Thlr.		200 = 4 Serien = 92000 Thlr.	

47. Verl.	1894.	48. Verl.	
1	à Thlr. 55000	1	à Thlr. 55000
1	5000	1	5000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
2	1000	3	1000
3	500	2	500
11	200	11	200
2430	110	180	110
2450 = 49 Serien = 338000 Thlr.		200 = 4 Serien = 91000 Thlr.	

49. Verl.	1895.	50. Verl.	
1	à Thlr. 55000	1	à Thlr. 55000
1	5000	1	5000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	1	1000
4	500	4	500
11	200	11	200
2480	110	180	110
2500 = 50 Serien = 343000 Thlr.		200 = 4 Serien = 90000 Thlr.	

51. Verl.	1896.	52. Verl.	
1	à Thlr. 50000	1	à Thlr. 50000
1	5000	1	5000
1	3000	2	3000
3	2000	2	2000
2	1000	1	1000
1	500	2	500
11	200	11	200
2630	110	180	110
2650 = 53 Serien = 358000 Thlr.		200 = 4 Serien = 89000 Thlr.	

53. Verl.	1897.	54. Verl.	
1	à Thlr. 50000	1	à Thlr. 50000
1	5000	1	5000
1	3000	2	3000
2	2000	1	2000
3	1000	1	1000
1	500	3	500
11	200	11	200
2730	110	180	110
2750 = 55 Serien = 368000 Thlr.		200 = 4 Serien = 87500 Thlr.	

55. Verl.	1898.	56. Verl.	
1	à Thlr. 50000	1	à Thlr. 50000
1	5000	1	5000
1	3000	1	3000
2	2000	1	2000
1	1000	3	1000
3	500	2	500
11	200	11	200
2830	110	180	110
2850 = 57 Serien = 378000 Thlr.		200 = 4 Serien = 86000 Thlr.	

57. Verl.	1899.	58. Verl.	
1	à Thlr. 50000	1	à Thlr. 50000
1	5000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	2	1000
4	500	3	500
11	200	11	200
2980	110	180	110
3000 = 60 Serien = 393000 Thlr.		200 = 4 Serien = 84500 Thlr.	

1900.

59. Verl.		60. Verl.	
1	à Thlr. 50000	1	à Thlr. 45000
1	5000	1	5000
1	3000	1	3000
2	1000	3	2000
4	300	1	1000
11	200	2	500
3080	110	11	200
		180	110
3100 = 62 Serien = 403000 Thlr.		200 = 4 Serien = 83000 Thlr.	

1901.

61. Verl.		62. Verl.	
1	à Thlr. 45000	1	à Thlr. 45000
1	5000	1	5000
1	3000	1	3000
2	2000	1	2000
3	1000	4	1000
1	500	1	500
11	200	11	202
3230	110	180	110
3250 = 65 Serien = 418000 Thlr.		200 = 4 Serien = 81500 Thlr.	

1902.

63. Verl.		64. Verl.	
1	à Thlr. 45000	1	à Thlr. 45000
1	5000	1	5000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
3	1000	1	1000
2	500	4	500
11	200	11	200
3380	110	180	110
3400 = 68 Serien = 433000 Thlr.		200 = 4 Serien = 80000 Thlr.	

1903.

65. Verl.		66. Verl.	
1	à Thlr. 45000	1	à Thlr. 45000
1	5000	1	5000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	1	1000
4	500	4	500
11	200	11	200
3480	110	180	110
3500 = 70 Serien = 443000 Thlr.		200 = 4 Serien = 80000 Thlr.	

1904.

67. Verl.		68. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
2	3000	2	3000
2	2000	1	2000
2	1000	1	1000
1	500	2	500
11	200	11	200
3630	110	180	110
3650 = 73 Serien = 458000 Thlr.		200 = 4 Serien = 80000 Thlr.	

1905.

69. Verl.		70. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	5000
1	3000	3	3000
3	2000	1	2000
1	1000	1	1000
2	500	2	500
11	200	11	200
3780	110	180	110
3800 = 76 Serien = 473000 Thlr.		200 = 4 Serien = 80000 Thlr.	

1906.

71. Verl.		72. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	5000
1	3000	3	3000
2	2000	1	2000
2	1000	1	1000
2	500	2	500
11	200	11	200
3880	110	180	110
3900 = 78 Serien = 483000 Thlr.		200 = 4 Serien = 80000 Thlr.	

1907.

73. Verl.		74. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	3	3000
1	2000	1	2000
2	1000	1	1000
3	500	2	500
11	200	11	200
4030	110	180	110
4050 = 81 Serien = 498000 Thlr.		200 = 4 Serien = 79000 Thlr.	

1908.

75. Verl.		76. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	2	3000
1	2000	2	2000
2	1000	1	1000
1	500	2	500
3	200	11	200
4240	110	180	110
4250 = 85 Serien = 518500 Thlr.		200 = 4 Serien = 78000 Thlr.	

1909.

77. Verl.		78. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	3	2000
1	1000	1	1000
3	500	2	500
2	200	11	200
4340	110	180	110
4350 = 87 Serien = 529000 Thlr.		200 = 4 Serien = 77000 Thlr.	

79. Verl.	1910.	80. Verl.	
1 à Thlr.	40000	1 à Thlr.	40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	2	2000
1	500	2	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
4540	110	180	110
4550 = 91 Serien	= 550000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 76000 Thlr.

81. Verl.	1911.	82. Verl.	
1 à Thlr.	40000	1 à Thlr.	40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	500	3	1000
1	300	3	500
4	200	11	200
4690	110	180	110
4700 = 94 Serien	= 566500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

83. Verl.	1912.	84. Verl.	
1 à Thlr.	40000	1 à Thlr.	40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	3	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
4840	110	180	110
4850 = 97 Serien	= 583500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

85. Verl.	1913.	86. Verl.	
1 à Thlr.	40000	1 à Thlr.	40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	3	1000
1	500	3	500
4	200	11	200
4990	110	180	110
5000 = 100 Serien	= 600000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

87. Verl.	1914.	88. Verl.	
1 à Thlr.	40000	1 à Thlr.	40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	3	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
5140	110	180	110
5150 = 103 Serien	= 616500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

89. Verl.	1915.	90. Verl.	
1 à Thlr.	40000	1 à Thlr.	40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	3	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
5140	110	180	110
5150 = 107 Serien	= 638500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

91. Verl.	1916.	92. Verl.	
1 à Thlr.	40000	1 à Thlr.	40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	3	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
5490	110	180	110
5500 = 110 Serien	= 655000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

93. Verl.	1917.	94. Verl.	
1 à Thlr.	40000	1 à Thlr.	40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	3	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
5640	110	180	110
5650 = 113 Serien	= 671500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

95. Verl.	1918.	96. Verl.	
1 à Thlr.	40000	1 à Thlr.	40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	3	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
5840	110	180	110
5850 = 117 Serien	= 693500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

97. Verl.	1919.	98. Verl.	
1 à Thlr.	40000	1 à Thlr.	40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	500	3	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
6090	110	180	110
6100 = 122 Serien	= 720500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

99. Verl.	1920.	100. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	3	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
6240	110	180	110
6250 = 125 Serien	= 737500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

101. Verl.	1921.	102. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	3	1000
1	300	2	500
4	200	11	200
6440	110	180	110
6450 = 129 Serien	= 759500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 75000 Thlr.

103. Verl.	1922.	104. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	1000	1	1000
1	300	4	500
4	200	11	200
6640	110	180	110
6650 = 133 Serien	= 781500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 74000 Thlr.

105. Verl.	1923.	106. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	500	1	1000
1	300	4	500
4	200	11	200
6890	110	180	110
6900 = 138 Serien	= 808500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 74000 Thlr.

107. Verl.	1924.	108. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	500	1	1000
1	300	4	500
4	200	11	200
7090	110	180	110
7100 = 142 Serien	= 830500 Thlr.	200 = 4 Serien	= 74000 Thlr.

109. Verl.	1925.	110. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	500	1	1000
1	300	4	500
4	200	11	200
7340	110	180	110
7350 = 147 Serien	= 858000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 74000 Thlr.

111. Verl.	1926.	112. Verl.	
1	à Thlr. 40000	1	à Thlr. 40000
1	4000	1	4000
1	3000	1	3000
1	2000	1	2000
1	500	1	1000
1	300	4	500
4	200	11	200
7540	110	180	110
7550 = 151 Serien	= 880000 Thlr.	200 = 4 Serien	= 74000 Thlr.

113. Verl.	1927.
1	à Thlr. 40000
1	2000
1	1000
1	600
1	500
1	300
4	200
2390	110
2400 = 48 Serien	= 308104 Thlr.

Zur Verzinsung und Tilgung einschliesslich Prämienzuschlägen dienen die auf die 60 000 000 Mk. hinterlegten Köln-Mindener $4^1/_2$ procentigen Pr.-Obligationen VI. Emission vom 1869 entfallenden Zins- und Amortisationsbeträge. Die hier in Frage stehenden Prämienscheine sind Schuldverschreibungen der Norddeutschen Bank in Hamburg, welche die oben gedachte Anleihe von 60 000 000 Mk. von der Berliner Discontogesellschaft in Cession übernommen hatte. Ueber die Verjährung der ausgeloosten

Stücke ist nichts Bestimmtes angegeben. Als massgebend hierüber wird das Hamburger Recht mit Rücksicht auf das Domicil der Norddeutschen Bank angesehen, und nach diesem würden sie unter Anwesenden nach Ablauf von 10 Jahren, unter Abwesenden aber erst nach Ablauf von 20 Jahren jedes Anspruchs verlustig gehen.

Die Zahlstellen für diese Prämienscheine sind: in Hamburg die Norddeutsche Bank, in Berlin die Discontogesellschaft und S. Bleichröder, in Frankfurt a. M. M. A. von Rothschild & Söhne, in Köln Sal. Oppenheim jr. & Co., in Amsterdam Lippmann Rosenthal & Co.

Der Cours derselben stellte sich am 31. Dezember 1889 an der Berliner Börse auf 138,50 %.

Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn.

Nachdem die Köln-Mindener Eisenbahn Ende 1843 und die Linie Halle-Cassel in der Thüringischen und in der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn 1844 concessionirt waren, bildete sich behufs Verbindung dieser beiden Linien am 29. Mai 1845 eine Gesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Paderborn zum Bau des fraglichen Zwischengliedes von der preussisch-hessischen Grenze bei Warburg über Lippstadt nach Hamm. Die Gesellschaft erhielt unterm 4. Juli 1846 die Allerhöchste Concession, zunächst jedoch nur für die Linie von der Grenze bis Lippstadt.

Das Anlagecapital war auf 16 500 000 Mk. in St.-Actien festgesetzt; in Folge der 1847/48 hereingebrochenen Unruhen und Geschäftskrisen geriethen aber die späteren Ratenzahlungen auf die Actienzeichnungen ins Stocken, so dass der 1848 begonnene Bau nur im langsamsten Tempo weitergeführt werden konnte. Die preussische Regierung versuchte deshalb durch Zuweisung einer Subvention à fonds perdu im Betrage von 570 000 Mk. aus einem für eine Eisenbahnverbindung der westlichen mit den östlichen Provinzen der Monarchie bestimmten Legat König Friedrich Wilhelms III. dem Unternehmen aufzuhelfen, doch war auch dies ohne durchgreifenden Erfolg. So stand die Regierung vor dem ersten verunglückten Eisenbahnunternehmen ihres Landes. War bei der geringen Zahl der damals vorhandenen resp. in Bauangriff genommenen Eisenbahnen schon eine jede von Bedeutung, so ganz besonders auch die hier in Rede stehende, da sie, wie bereits gesagt, das noch fehlende Verbindungsglied für eine durchgehende Linie von den östlichen nach den westlichen Landestheilen bildete.

Der Staat beschloss deshalb unter Zustimmung des vereinigten Landtages, die im Bau befindliche Strecke anzukaufen und auf Staatskosten auszubauen. Das hierauf bezügliche Gesetz wurde unterm 7. Dezember 1849 erlassen, und die Erwerbung dieser Bahn bildet die erste Eisenbahnverstaatlichung in Preussen. Der Kaufpreis wurde auf 666 192 Mk. vereinbart. Hierauf löste sich die Gesellschaft 1850 auf.

Die Bahn wurde als ein Theil der königl. preussisch-westfälischen Eisenbahn in den Jahren 1850/53 eröffnet und bildet gegenwärtig einen Bestandtheil des Directionsbezirks Hannover.

Actien der Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn waren, da die Einzahlungen auf dieselben nicht voll geleistet, überhaupt noch nicht ausgegeben.

Köln-Soester Eisenbahn.

Um dem Bedürfniss der mittleren Gegenden der Grafschaft Berg nach einer Eisenbahnverbindung abzuhelfen, waren bereits Ende der fünfziger Jahre verschiedene Lokalcomités zusammen getreten, welche sich dann 1861 in Hagen zu dem „Bergischen Eisenbahncomité“ behufs Anstrebung einer Eisenbahn von Deutz über Bergisch Gladbach-Wipperfürth und Hagen nach Soest vereinigten. Zur Verwirklichung dieses Projectes bildete sich 1862 eine Actiengesellschaft unter dem Namen der Köln-Soester Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Köln, und dieselbe erhielt auch unterm 13. April 1863 die Concession zu der von ihr projectirten Hauptlinie nebst Zweigen nach Hückeswagen und nach Arnsberg. Trotzdem die Aussichten für die spätere Rentabilität des Unternehmens durchaus gute waren, da es nicht allein den vorerwähnten lokalen Interessen gedient, sondern auch im Anschluss an die damals bereits in Bau genommenen braunschweigischen und preussischen Staatsbahnstrecken Kreiensen-Holzminden-Altenbeken das Schlussstück einer neuen mitteldeutschen Route Berlin-Köln gebildet hätte, so gingen die Zeichnungen für das auf 36 000 000 Mk. festgesetzte St.-Actiencapital so ungenügend ein, dass das Unternehmen nicht über das Stadium der Vorarbeiten hinaus kam. In Folge dessen ging die Gesellschaft den in der Concession über den Beginn des Baues gegebenen Bestimmungen gemäss 1865 der Concession verlustig, verlor die hinterlegte Caution von 1 500 000 Mk. und löste sich unverrichteter Sache auf.

In der hier projectirten Trace ist die Bahn auch später nicht zur Ausführung gekommen, den von derselben verfolgten Zwecken sowohl in lokaler Beziehung, als auch betreffs der mitteldeutschen Route Berlin-Köln trug aber schon bald die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft durch verschiedene andere Neubauten Rechnung, und es wurde der Letzteren zu einem dieser Neubauten, der Volmethalbahn Hagen-Lüdenscheid, seitens des preussischen Staats auch die verfallene Köln-Soester Caution überwiesen.

Actien der Köln-Soester Eisenbahn waren, da die Einzahlungen auf dieselben nicht voll geleistet, überhaupt noch nicht ausgegeben.

Kraichgaubahn.

(Karlsruhe-Eppingen.)

Seit dem Jahre 1865 bemühte man sich in den interessirten Kreisen des badischen Kraichgaues um die Herstellung einer Bahn und fasste zunächst eine solche in Anlehnung an die Linie Meckesheim-Jagstfeld über Eppingen nach Bruchsal ins Auge. Ein anderes Project galt bei gleicher Anfangslinie der weiteren Strecke Eppingen-Bretten-Durlach, und die beiden hauptsächlich interessirten Städte einigten sich zur Festhaltung der letzteren Linie.

Die über dieselbe angestellten schwierigen Vorarbeiten wurden erst Ende des Jahres 1869 beendet, und die weitere Verfolgung dieses Projectes erlitt dann durch den Ausbruch des Krieges 1870/71 neue Verzögerung. Als man nach Beendigung desselben der Angelegenheit wieder näher trat, machte sich gleichzeitig in grösseren Kreisen Badens und Württembergs eine Bestrebung geltend für die Herstellung eines neuen Bahnanschlusses auf Heilbronn, dem auch die grossherzoglich badische Regierung sich geneigt zeigte, die Ausführung des Projectes ihrerseits aber in weite Ferne rückte, die Concessionsertheilung an Privatunternehmer jedoch in Aussicht stellte. Man liess nun seitens der ersten Comités die beabsichtigte Theilstrecke von Eppingen an die Linie Meckesheim-Jagstfeld fallen und entschloss sich definitiv zur Ausführung der Linie Eppingen-Durlach, die der Anschlussstrecke nach Heilbronn anderen Unternehmern überlassend. Indess wäre das Project wohl auch jetzt noch nicht zur Ausführung gelangt, da die Concurrenzroute Eppingen-Bruchsal immer noch viel Gönner hatte und man sich selbst in Kreisen des Reichseisenbahnamtes für dieses interessirte, wenn sich nicht die Gemeinde Karlsruhe für dasselbe eingelegt hätte, wodurch



es in der Person des noch jetzt (1889) residirenden Oberbürgermeisters Lauter einen energischen Vorkämpfer erhalten hätte, dessen hoher Energie und rastloser Thätigkeit es gelang, alle Schwierigkeiten zu besiegen und den Erlass eines Gesetzes seitens des Grossherzogthums Baden vom 30. März 1872 zu erreichen, in welchem der Bau der gedachten Linie Eppingen - Durlach an Privatunternehmer überlassen wurde.

Doch noch neue Hemmnisse sollten sich der Ausführung des Projectes entgegen stellen, da bei der Ungunst der Zeiten nicht leicht ein geeigneter, genügend accreditirter Bauunternehmer zu finden war, aber auch hierin wurde das unausgesetzte Mühen des genannten hauptsächlichsten Förderers dieses Unternehmens belohnt, so dass nun die Stadtgemeinde Karlsruhe als Concessionsträgerin auftreten konnte und unterm 15. November 1876 die definitive Concession erhielt. Zur Ausführung der Bahn nahm dieselbe 1876 eine $4^1/_2$ procentige Anleihe im Betrage von 12 000 000 Mk. auf und übertrug den Bau an die Bauunternehmer Holzmann & Co. in Frankfurt a. M. in Generalentreprise.

Dieselben führten die Herstellung der Bahn ohne Verwickelungen durch, und es konnte diese in der Trace Grötzingen bei Durlach-Eppingen in einer Länge von 41 km am 15. Oktober 1879 eröffnet werden.

Bereits in dem Gesetz von 1872 hatte sich die grossherzogliche Regierung die pachtweise Uebernahme des Betriebes ausbedungen, erwarb jedoch schon bei Eröffnung die Bahn direct zu vollem Eigenthum gegen Uebernahme der beregten Anleihe der Stadt Karlsruhe.

Die Anschlussstrecke Eppingen-Heilbronn wurde seitens des württembergischen Staats gebaut und in ihrer ganzen Ausdehnung 1880 dem Betriebe übergeben.

Nach Obigem hat es besondere Eisenbahnpapiere für die Kraichgaubahn nicht gegeben.

Krefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn.

Wenngleich Krefeld als Mittelpunkt der deutschen Sammet- und Seidenfabrikation schon durch die Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Bahn 1849/51, durch die Köln - Krefelder Bahn 1855 und durch die Linie Krefeld - Kempen - Venlo der Rheinischen Eisenbahn 1863 weit verzweigte Eisenbahnverbindungen erhalten hatte, so diente doch keine dieser Linien der Verbindung Krefelds mit den

kleineren Wohnplätzen seiner näheren Umgebung, welche einen nicht zu unterschätzenden Theil des Krefelder Industriebezirks ausmachen. Um diesem Mangel abzuhelfen, wurde 1865 das Project zum Bau einer Eisenbahn aufgestellt, die von Krefeld ausgehend, den gedachten kleineren Ortschaften die ersehnte Schienenverbindung bringend, über Hüls, St. Hubert, Kempen, Oedt nach Süchteln und von da über Vorst und St. Tönis nach Krefeld zurück führe. Da dieselbe rein lokalen Interessen Rechnung tragen sollte, lag es in der Absicht des Comités, die Bahn als solche untergeordneter Bedeutung nach den schon damals von dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen aufgestellten Grundzügen für die Gestaltung secundärer Eisenbahnen auszuführen, jedoch brachte die schliessliche Concession, obgleich in dieser der Ausdruck Secundärbahn gewählt war, für Bau und Betrieb den Vollbahnen gegenüber nicht nennenswerthe Erleichterungen. Secundärbetrieb nach heutigen Begriffen wurde erst unterm 15. Mai 1879 nach Erlass der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung eingeführt.

Zur Ausführung des Projectes constituirte sich 1868 unter obigem Namen eine Actiengesellschaft mit Sitz in Krefeld und erhielt unterm 6. Oktober desselben Jahres die Concession zum Bau und Betrieb der vorstehend angeführten Linie sowie einer Zweigbahn von Süchteln in nördlicher Richtung nach Grefrath und von ebenda in südlicher Richtung nach Viersen. Ursprünglich war das Anlagecapital auf 1 890 000 Mk. in St.-Actien und 1 890 000 Mk. in Pr.-St.-Actien, beide Actiensorten mit 5 % Bauzinsen festgesetzt gewesen, musste aber noch während des Baues mit Privileg von 1870 um 375 000 Mk. in St.-Actien und 375 000 Mk. in Pr.-St.-Actien erhöht werden, wozu noch, da es sich auch jetzt noch als unzureichend erwies, mit Privileg von 1871 eine 5procentige Anleihe von 750 000 Mk. trat. Mit diesem Anlagecapital im Gesammtbetrage von 5 280 000 Mk. wurden die oben genannten 46 km langen Linien hergestellt. Der Bau wurde 1869 in Angriff genommen, die erste Theilstrecke Krefeld-Vorst-Süchteln-Viersen am 1. November 1870, die ganze Bahn aber im Lauf des Jahres 1871 eröffnet, doch kam der geregelte Personenverkehr wegen der Niveaukreuzung bei Kempen erst im Februar 1872 zur Durchführung, die Bauperiode wurde aber mit ult. 1871 abgeschlossen. Die bei der geringen Ausdehnung auffallend lange Bauzeit erklärt sich aus mehrfachen Reclamationen bezüglich der Specialpläne und Differenzen zwischen der Verwaltung und den englischen Bauunternehmern.

Von Anfang an stand die Bahn in directer Gleisverbindung mit der Rheinischen Bahn in Krefeld, Kempen und Grefrath. Der seitens der Gesellschaft erstrebte directe Gleisanschluss in Viersen an die Bergisch-Märkische Bahn kam nicht zur Ausführung. Im Jahre 1872 erhielt die Gesellschaft die Concession für die Linien Grefrath-Straelen und Hüls-Mörs, sowie die Genehmigung zur Aufnahme einer 5procentigen Anleihe von 3 900 000 Mk. zu diesen Neubauten und nahm diese noch in demselben Jahre in Angriff. Im Frühjahr 1874 brach der Concurs über die Gesellschaft herein. Derselbe ist jedoch nicht auf unzulänglichen Verkehr oder die eigene Nothlage der Gesellschaft zurückzuführen, sondern hatte seinen Grund darin, dass der Vorsitzende der Gesellschaft diese selbst verpflichtende Gefälligkeitsaccepte in hohen Beträgen, angeblich 1 200 000 Mk. an eine andere Industriegesellschaft gegeben hatte, deren Falliment das der Eisenbahngesellschaft mit zur Folge hatte. Die Neubauten wurden deshalb sistirt, der Betrieb aber à conto der Concursmasse weitergeführt und nur der auf der Zweigbahn nach Grefrath auf Antrag der Gesellschaft am 1. Juli 1874 eingestellt.

Die Hauptseite des Verkehrs bildete bei dieser Bahn der Personenverkehr, indem die Seidenweber die Rohstoffe aus den Fabriken in Krefeld holen und die fertige Waare dorthin wieder abliefern. Trotzdem war eine vierte Wagenklasse nicht eingeführt, dagegen bei der dritten Klasse genügender Raum zur Fortschaffung von Traglasten bewilligt. Aus den Einnahmen des ersten Betriebsjahres 1872 erhielten nicht allein die Pr.-Obligationen die statutenmässigen 5 % Zinsen, sondern auch die Pr.-St.-Actien 3 % Dividende, nicht, wie irrthümlich von anderen Seiten behauptet wurde, 6 %. Die Einnahmen aus 1873 wurden bereits von dem Verwalter der Concursmasse mit Beschlag belegt. 1878 war die Bahn öffentlich zum Verkauf ausgeschrieben worden, wobei der Taxwerth auf 972956 Mk. bemessen war. In dem ersten Termin 1879 wurde aber überhaupt kein Gebot abgegeben. In dem zweiten Termin am 14. Februar 1880 erstand das Frankfurter Hans Erlanger & Söhne die Bahn für 660 000 Mk. und gründete zur Weiterführung des Unternehmens eine neue, die „Krefelder Eisenbahngesellschaft“.

Bei der Ausschüttung der Concursmasse gingen die Inhaber von Stamm- und St.-Pr.-Actien leer aus, die Besitzer von Pr.-Obligationen und die anderen Gläubiger erhielten dagegen 13,654 % des Nominalbetrages der Obligationen resp. ihrer Forderungen. Hiernach gab es für jede Pr.-Obligation à 300 Mk. 40,96 Mk. — Die Liquidation ist 1889 beendet worden.

Die Stamm- und St.-Pr.-Actien der ehemaligen Krefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn sind werthlos, aber auch Pr.-Obligationen sind nicht mehr im Verkehr.

Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

Als hessischer Theil der gemeinschaftlich mit Preussen 1841 beschlossenen Linie Berlin-Cassel (durch Thüringen) wurde die Strecke Gerstungen-Cassel und von da weiter bis an die westfälische Grenze gegen Warburg (bei Betriebswechsel in Warburg) sowie mit Zweig nach Carlshafen seitens des Kurfürstenthums Hessen unterm 2. Oktober 1844 einer besonderen Gesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Cassel concessionirt.

Der Bau wurde 1845 in Angriff genommen und die 146,3 km lange Bahn, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Carlshafen-Grebenstein, am 30. März 1848, in ihrer ganzen Ausdehnung am 25. September 1849 dem Verkehr übergeben. Die hierbei einbegriffene 13,8 km lange Theilstrecke Cassel-Guntershausen ist gemeinschaftliches Eigenthum mit der Main-Weserbahn Cassel-Frankfurt a. M.

Das Grundcapital betrug 24 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit zunächst 4 % Bauzinsen, doch traten mit Privileg von 1849 eine zuerst 5 procentige, dann aber auf 4½ % convertirte Anleihe von 6 000 000 Mk. und mit Privileg von 1852 eine 3½ procentige im Betrage von 4 800 000 Mk. hinzu. Hiervon wurden der kurfürstlichen Regierung 3½ procentige Obligationen im Betrage von 2 812 500 Mk. als Bauantheil für Cassel-Guntershausen und als Unterpfand für ein unverzinsliches, jährlich mit 75 000 Mk. amortisirbares Darlehen im Betrage von 1 500 000 Mk. ebensolche im Nennwerth von 1 800 000 Mk. überwiesen; 1 017 000 Mk. aber blieben unbegeben. Das hiernach zur Belastung zu stellende Anlagecapital beträgt 33 483 000 Mk. oder für 1 km 235 700 Mk.

Nachdem das Kurfürstenthum Hessen 1866 an Preussen gefallen war, wurde die Firma in

„Hessische Nordbahn"

umgeändert. Gleichzeitig übernahm der preussische Staat zufolge besonderen Vertrages von 1867 ab für Rechnung der Gesellschaft auf zunächst zehn Jahre Verwaltung und Betrieb der Bahn. Dieselbe wurde der neu errichteten königlichen Eisenbahndirection in

Cassel unterstellt. In demselben Jahre bemühte sich indess die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft im Interesse ihres Ruhrthalbahnprojectes um den Erwerb der Hessischen Nordbahn, und die Verhandlungen führten dahin zum Abschluss, dass Letztere mit Rechnung ab 1. Januar 1868 in Verwaltung und Betrieb der Bergisch-Märkischen Eisenbahn für deren eigene Rechnung überging. Dieselbe gewährte hierbei den St.-Actien eine feste Rente von 5 %, resp. tauschte sie in gleichprocentige Bergisch-Märkische Nordbahnprioritäten um, übernahm aber die Prioritätsobligationen der Nordbahn nicht als Selbstschuldner. Die Hessische Nordbahngesellschaft blieb also noch bestehen. In das volle Eigenthum der Bergisch-Märkischen Gesellschaft sollte die Bahn erst übergehen, nachdem die Obligationen planmässig amortisirt oder nach vorheriger Kündigung auf einmal eingelöst sein würden; dies Letztere geschah per 1. April 1885 seitens des preussischen Staats als derzeitigen Rechtsnachfolgers der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft. Hierbei wurden auch die wenigen s. Z. nicht freiwillig umgetauschten Nordbahn-St.-Actien mit 240 Mk. Nominalwerth gegen 210 Mk. pro Actie, = 70 %, eingezogen, und nun erst löste sich die Nordbahngesellschaft auf.

Der Verkehr hatte sich nur schwach entwickelt und bei Weitem den gehegten Erwartungen nicht entsprochen, indem trotz des bei Gründung des Unternehmens schon geplanten und auch bald in der Westfälischen Bahn ausgeführten Weiterbaues bis an die Köln-Mindener Linien der Durchgangsverkehr von dort her der Casseler Route nicht zugefallen war. Demnach hatten sich auch die Dividenden der St.-Actien, besonders in den ersten Jahren, nur gering gestellt und zwar:

pro	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859
	0	0	17/30	5/8	1 7/30	1 7/30	1 1/2	2 2/3	2	2 %

pro	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	im Durchschnitt
	2 1/4	3	3 1/2	3 7/12	3 11/15	4	4 3/8	4 1/2 %	2,26 %.

Die von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn durch obigen Umtausch gewährte Rente von 5 % war also für die Actienbesitzer äusserst günstig, um so mehr, als durch die zum Theil schon 1866 eröffnete Bebra-Hanauer und Halle-Casseler Bahn der Verkehr noch verlieren musste.

Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass die Concessionsdauer nicht beschränkt war, doch hatte sich die kurfürstliche Regierung den Erwerb der Bahn nach 30 Jahren gegen Zahlung des 25fachen Betrages des durchschnittlichen Reinüberschusses der letzten fünf Jahre vorbehalten und ausserdem den dritten Theil des Ueber-

schusses über 6 % Dividende zur Bildung eines Amortisationsfonds ausbedungen, mit welchem die Actien nach dem Tagescourse von dem Staat angekauft werden sollten, doch ist, wie wir oben gesehen haben, ein solcher Reinertrag nie erreicht worden.

Nachdem die Bergisch-Märkische Eisenbahn 1882 vom preussischen Staat für eigene Rechnung übernommen worden und hiermit dieser in das Vertragsverhältniss gegenüber der Hessischen Nordbahngesellschaft eingetreten war, kündigte er per 1. April 1885 die noch im Umlauf befindlichen Pr.-Obligationen und löste die noch nicht umgetauschten Actien dem früheren Vertrage gemäss baar ein.

Somit giebt es keine Actien resp. Pr.-Obligationen der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn resp. der Hessischen Nordbahn mehr im Verkehr.

Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

Dieselbe ist die erste Eisenbahn des in seinen Naturproducten und in seiner Industrie so reich gesegneten Königreichs Sachsen gewesen, und wenn sie innerhalb Deutschlands der Zeit der Eröffnung nach auch erst die zweite war, so gebührt ihr gegenüber der nur kleinen Nürnberg-Fürther Eisenbahn mit Rücksicht auf ihre eigene Ausdehnung und Bedeutung der erste Platz, wie sie denn auch das bahnbrechende Eisenbahnunternehmen für ganz Deutschland geworden ist. Sie bildet den Grundstein für den nationalen Wohlstand und gewerblichen Fortschritt ihres engeren Vaterlandes, für den nationalen Wohlstand und culturgeschichtlichen Aufschwung von ganz Deutschland. Naturgemäss war ihre Begründung mit unendlichen Schwierigkeiten verknüpft, da Vorurtheile aller Art sich derselben entgegen stellten. Nur der rastlosen aufopfernden Thätigkeit des Nationalökonomen Professor Friedrich List verdankt sie, verdankt Sachsen und ganz Deutschland ihr Entstehen, denn nur er war im Stande, Dank seiner in Amerika gesammelten Erfahrungen über den durch die Eisenbahn neu bedingten gewerblichen und nationalen Aufschwung immer und immer wieder Vorurtheile und Bedenken zu bekämpfen und schliesslich zu besiegen.

List hatte die Leipzig-Dresdener Eisenbahn in erster Linie bereits in seinen 1832 aufgestellten Entwurf zu einem einheitlichen Eisenbahnnetz Deutschlands aufgenommen, und schon in dem folgenden Jahr traten einflussreiche Bürger von Leipzig und Dresden zur Förderung dieser Angelegenheit zusammen. Unterm 20. No-

vember genannten Jahres legten sie eine an das Staatsministerium gerichtete Petition um Genehmigung zur Herstellung dieser Bahn durch eine Actiengesellschaft behufs Sammlung von Unterschriften an der Leipziger Börse aus und in wenigen Tagen wurden mehrere hundert solcher erzielt. Nachdem eine im Allgemeinen zusagende Antwort auf jenes Gesuch von den Behörden eingegangen war, bildete sich zur Verwirklichung jenes Projectes am 3. April 1834 ein besonderes Comité in Leipzig und dasselbe erhielt nach Vollendung der erforderlichen Voruntersuchungen unterm 6. Mai 1835 die Concession zur Erbauung der gedachten Linie durch eine Actiengesellschaft. Dieselbe bildete sich am 5. Juni genannten Jahres unter dem Namen „Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie“ mit Sitz in Leipzig, und unterm 3. Juli 1835 erging ein besonderes Expropriationsgesetz, welches sich zunächst nur auf das Unternehmen dieser Gesellschaft beschränkte.

Der Bau begann am 29. Februar 1836 von Leipzig aus. Die Eröffnung der ersten Theilstrecke Leipzig-Althen erfolgte am 24. April 1837, die der ganzen 115 km langen Bahn aber am 7. April 1839. Das seitens des Comités ursprünglich auf 4 500 000 Mk. festgesetzte Anlagecapital erwies sich allerdings nur als ein Bruchtheil des erforderlichen und musste noch während des Baues 1837 auf 13 500 000 Mk. erhöht werden. Dasselbe ist durch Ausgabe von St.-Actien à 300 Mk. aufgebracht worden.

In der Concession sowohl wie in dem Expropriationsgesetz war bereits auf den Weiterbau der Leipzig-Dresdener Eisenbahn bis an die Landesgrenzen durch deren Gesellschaft Bezug genommen, indess verzichtete schon 1836 dieselbe im Allgemeinen auf dieses Privileg und behielt sich nur den Weiterbau von Leipzig bis an die preussische Grenze in Richtung auf Magdeburg vor, welcher denn auch mit Eröffnung dieser 11,6 km langen Strecke in 1840 erfolgte. Dieser Theil wurde behufs einheitlichen Betriebes der in Preussen domicilirenden Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft in Pacht überlassen, 1874 aber von Letzterer für den Betrag von 4 500 000 Mk. käuflich erworben.

Ausserdem baute die Gesellschaft in dieser ersten Periode nur noch eine Zweigbahn von ihrer Station Coswig nach der industriereichen und besonders wegen der dortigen berühmten königlichen Porzellanmanufactur bekannten Stadt Meissen, welche 9 km lang 1860 eröffnet wurde. Inzwischen war das St.-Actiencapital 1848 um 1 500 000 Mk. vermehrt worden, und für Legung des zweiten Gleises auf der Hauptstrecke, zu obigen Neubauten und für Vermehrung der Betriebsmittel mit Privilegium von 1839, 1841, 1854 und 1860: $3^1/_2$-

und 4 procentige Anleihen im Gesammtbetrage von 10 500 000 Mk. aufgenommen, sowie auf Grund der Concession 1838 unverzinsliche Eisenbahnkassenscheine in Stücken zu 1 Thaler in Gesammthöhe von 1 500 000 Mk. ausgegeben worden. Das in dieser ersten Periode des Unternehmens zur Belastung stehende Capital belief sich somit im Ganzen auf 27 000 000 Mk., mithin pro 1 km auf 199 115 Mk.

Schon durch ihren Lokalverkehr zwischen Leipzig, dem Mittelpunkt des damaligen Binnenhandels und des wissenschaftlichen Lebens, mit der Landeshauptstadt Dresden war der Bahn eine hohe Rentabilität gesichert, doch wurde dieselbe noch erhöht durch Eröffnung der Linien von Leipzig über Magdeburg und Braunschweig nach Hannover und weiter nach dem Rhein, Belgien und Frankreich, der directen Linie über Röderau nach Berlin, der Linien von Leipzig nach Bayern, von Dresden über Görlitz nach Breslau und von Dresden nach Prag und Wien.

Von diesen übte vor Allem die seitens der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft gebaute und 1848 eröffnete Röderauer Linie auf den Verkehr der Leipzig-Dresdener Eisenbahn einen unmittelbaren Einfluss. Hierbei nahm die Leipzig-Dresdener Eisenbahncompagnie die Anschlusscurven von der Grenzstation Röderau nach Riesa und in Richtung auf Dresden ihrerseits in Betrieb. Der Berlin-Leipziger Verkehr ging ihr jedoch 1859 durch Eröffnung der Berlin-Anhaltischen Zweigbahn Bitterfeld-Leipzig wieder verloren, indem so eine directe Linie Berlin-Leipzig geschaffen war.

Der Personenverkehr setzte von Anfang an mit verhältnissmässig gewaltigen Zahlen ein, indem 1838, also noch während des Theilbetriebes, 366 000 Personen befördert wurden. Wie bei fast allen Bahnen hat dieser in den ersten Jahren die Haupteinnahmequelle gebildet, hier aber auffallend lange Zeit, denn erst 1852 trat der Güterverkehr in den Vordergrund; dann aber stieg dieser so rapide, dass er in 1857 bereits doppelt so viel einbrachte als der Personenverkehr.

Innerhalb der ersten Periode erhielten die St.-Actien einschliesslich der statutenmässigen festen Zinsen von 4 % folgende Dividenden:

pro	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848
St.-Act.	4	4	4	$4\frac{5}{12}$	5	5	5	5	$5\frac{1}{2}$	4 %
pro	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858
St.-Act.	6	7	8	9	$9\frac{1}{2}$	$10\frac{1}{2}$	13	19	21	18 %
pro	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868
St.-Act.	16	16	$15\frac{3}{4}$	18	20	20	23	20	25	$28\frac{1}{2}$ %

Der einzige dauernde Rückgang in dieser Periode erklärt sich aus der Eröffnung der weiter vorstehend genannten directen Linie Berlin-Leipzig via Bitterfeld.

Nachdem die sächsische Staatsregierung die Sächsisch-Bayerische, die Chemnitz-Risaer und die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn auf Antrag der betreffenden Gesellschaften, meist in Folge finanzieller Nothlagen dieser, käuflich erworben und die sächsisch-böhmische Bahn mangels eines geeigneten Privatunternehmers sofort auf Staatskosten hergestellt hatte, beabsichtigte sie auch die Leipzig-Dresdener Bahn anzukaufen und trat deshalb 1856 mit der Gesellschaft in Unterhandlung, doch lehnte dieselbe das gegenüber den Reinerträgen der letzten Jahre allerdings sehr niedrige Angebot von 600 Mk. pro Actie à 300 Mk. ab.

Hatten bisher alle Eisenbahnbauten innerhalb des Königreichs mehr oder weniger, mittelbar oder unmittelbar zu einer Verkehrssteigerung auf der Leipzig-Dresdener Bahn beigetragen, so traten Anfang der sechziger Jahre zwei Projecte auf, die sie ernstlich bedrohten. Es waren dies die Projecte Leipzig-Döbeln und Dresden-Döbeln, welche zusammen eine der alten Leipzig-Dresdener Bahn gleich lange Concurrenzlinie bildeten. Dies veranlasste die Gesellschaft, eine entsprechende neue Linie über Döbeln in Anlehnung an ihre alte Strecke selbst zu bauen, und sie erhielt 1865 die Concession zu dieser in der Trace Borsdorf-Döbeln-Meissen, welche $96{,}2$ km lang streckenweise 1866/68 eröffnet wurde. Da die Rentabilität des Unternehmens durch die hohe Mehrbelastung für diese neue Strecke unendlich litt, richtete die Gesellschaft ihr Augenmerk darauf, sich neue Verkehrsbeziehungen nutzbar zu machen. Dieser Absicht entsprang das Project für eine Linie von der böhmischen Grenze im Duxer Kohlenrevier über Nossen, Station der neuen, und Riesa, Station der alten Leipzig-Dresdener Linie, nach Elsterwerda, Station der damals im Bau begriffenen directen Linie Berlin-Dresden, um so die kürzeste Linie aus dem böhmischen Kohlenrevier nach Berlin zu schaffen. Sie erhielt auch nach und nach die erforderlichen Concessionen in der Zeit von 1871 bis 1875, doch kamen vor Verstaatlichung des Unternehmens nur noch die Theilstrecken Mulda-Nossen und Riesa-Elsterwerda, zusammen 62 km lang, zur Eröffnung, wie auch der Anschluss in Oesterreich erst später verwirklicht wurde. Die Strecke Lommatzsch-Riesa und Mulda-Bienenmühle befanden sich bei der Uebergabe an den Staat im Bau, während die Reststrecken Lommatzsch-Nossen und Bienenmühle-österreichische Grenze erst vom Staat in Angriff genommen wurden. Ferner hatte die Gesellschaft per 1. Juli 1869 die bei

ihrer Station Priestewitz einmündende, bisher selbstständige 5,1 km lange Grossenhainer Zweigbahn käuflich erworben und hierbei pro Actie à 300 Mk. eine 4 procentige Leipzig-Dresdener Obligation gleichen Nennwerths und 60 Mk. baar, im Ganzen also 300 000 Mk. in Obligationen und 60 000 Mk. baar bezahlt, doch stellte sich die Erwerbung im Ganzen auf 385 029 Mk. Hiermit erreichten die im Betrieb stehenden eigenen Linien der Bahn eine Länge von 283,5 km. Ausserdem hatte sich die Gesellschaft finanziell bei dem Cottbus-Grossenhainer und bei dem Oberlausitzer Eisenbahnunternehmen betheiligt durch Uebernahme von 1 500 000 Mk. resp. 7 200 000 Mk. in Actien. Die Förderung des Ersteren lag in ihrem Interesse, da dieses für ihre Bahn einen neuen Zufuhrweg bildete, und bezüglich des Letzteren wollte sie durch ihre starke Actienbetheiligung verhindern, dass die Oberlausitzer Bahn in die Hände einer anderen Gesellschaft komme, nachdem ihr die Uebernahme des Betriebes auf dieser seitens Preussens versagt worden war. Der durch die Oberlausitzer und Halle-Sorau-Gubener Bahn geschaffene Weg aus Schlesien nach Leipzig ist nämlich kürzer als die sächsische Route via Görlitz-Dresden, während Kohlfurt-Ruhland-Grossenhain-Leipzig concurrenzfähig wäre. Auf der Cottbus-Grossenhainer Bahn hatte die Leipzig-Dresdener Gesellschaft von Eröffnung in 1870 an den Betrieb unter Gestellung der Transportmittel für 55 % der Bruttoeinnahme übernommen, bis jene Gesellschaft am 1. Juni 1874 auf Forderung Preussens den Betrieb selbst in die Hand nahm.

Zu den Neubauten Borsdorf-Döbeln-Meissen und Riesa-böhmische Grenze, zum Ankauf von Grossenhain-Priestewitz, zur Vermehrung der Betriebsmittel und zu der erwähnten Betheiligung bei der Cottbus-Grossenhainer und Oberlausitzer Eisenbahn hatte die Gesellschaft ihr St.-Actiencapital um 15 000 000 Mk. erhöht und mit Privileg von 1866 und 1872 : 4-, 4½- und 5 procentige Anleihen im Gesammtbetrage von 33 000 000 Mk. aufgenommen, so dass sich das Gesammtanlagecapital incl. der Kassenscheine nunmehr auf 75 000 000 Mk. stellte. Zu den eigenen Linien waren rund 70 040 000 Mk. verwandt worden, so dass auf 1 km ca. 247 123 Mk. entfallen.

Die Dividenden stellten sich in dieser zweiten Periode, wie folgt:

pro	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875
	14	14½	19	16½	16⅓	14⅓	10⅔ %

und im Durchschnitt für die ganze Zeitdauer des Unternehmens auf 12,8 %. Der gewaltige Rückgang in der Rentabilität des Gesammtunter-

nehmens im Vergleich zu dem Ende der ersten Periode erklärt sich, wie schon vorstehend gesagt, aus der verhältnissmässig hohen Mehrbelastung mit Anlagecapital und später wieder aus der allgemeinen Geschäftskrisis in den siebziger Jahren.

Aus den auf Seite 144 näher erörterten Gründen trat 1876 der sächsische Staat zum zweiten Mal mit der Gesellschaft behufs Ankaufs der Bahn in Unterhandlung, welche diesmal auch zum Abschluss führte, und sie ging am 1. Juli 1876 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres in das Eigenthum des Staates über, worauf sich die Gesellschaft auflöste. Der Staat zahlte pro Actie à 300 Mk. 3 procentige Rentenscheine im Betrage von 1000 Mk., mithin für 30 000 000 Mk. St.-Actien 100 000 000 Mk. in Rentenscheinen und übernahm die Anleihen mit umlaufend 39 231 900 Mk. als Selbstschuldner, desgleichen die Kassenscheine, welche demnächst zur Einziehung kamen.

Dagegen berechnet sich der Staat den Erwerbspreis nach dem weit hinter pari zurückbleibenden Course der 3 procentigen Rentenpapiere auf nur 104 537 663 Mk. Der von der Gesellschaft geführte Reservefonds ging mit einem Bestande von 300 000 Mk. auf den Staat über; auch fielen demselben selbstredend die im Besitz der Gesellschaft befindlichen Actien des Oberlausitzer und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahnunternehmens zu. — Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass die Eisenbahn inhaltlich der Concession alleiniges und unwiderrufliches Eigenthum der Gesellschaft war. Sie hatte Briefe und Zeitungen unentgeltlich zu befördern und an den Postfiskus für den Ausfall des Personenverkehrs für die ersten drei Jahre je 30 000 Mk. und später bei $4^1/_2$ % Dividende 36 000 Mk., bei 5 % aber 45 000 Mk. zu zahlen. Dagegen wurden ihr für die sogenannten Fahrpostsendungen (Packete) 75 % der tarifmässigen Frachtsätze bezahlt.

Während des selbstständigen Bestehens der Bahn war der Zinsfuss der einzelnen Anleihen nicht geändert worden und deren gab es bei der Verstaatlichung 5-, $4^1/_2$-, 4- und $3^1/_2$ procentige Obligationen resp. Schuldscheine. Zunächst setzte die königlich sächsische Regierung den Zinsfuss der mit Privileg von 1866 im Jahre 1869 emittirten 5 procentigen Schuldscheine per 1. Juli 1879 auf 4 % und den Zinsfuss der $4^1/_2$ procentigen Schuldscheine von 1872 per 1. Juli 1882 ebenfalls auf 4 % herab, so dass es von diesem Zeitpunkt ab nur noch 4- und $3^1/_2$ procentige Leipzig-Dresdener Eisenbahnobligationen und Schuldscheine gab. Inzwischen ist bei den 4 procentigen Schuldscheinen von 1854 die planmässige Tilgung bereits in 1882 beendet worden, ferner hat aber der Staat per

2. Januar 1885 den Rest der früheren 5 procentigen und nunmehr 4 procentigen Obligationen von 1866/69 und per 1. Dezember 1886 den der 4 procentigen Schuldscheine von 1860 zur baaren Einlösung gekündigt. Demnach sind jetzt (1889) nur noch folgende Leipzig-Dresdener Eisenbahnpapiere im Verkehr:

$3^1/_2$ procentige Pr.-Obligationen von 1839 Serie I und von 1841 Serie II in Stücken zu 150 und 300 Mk. Zinstermine 1. Juni und 1. Dezember. Die Tilgung erfolgt seit 1840 resp. 1842 innerhalb 83 Jahren mit je $^1/_2$ % der ursprünglichen Summen in der Art, dass jede ausgelooste Obligation eine jährlich um 1 % steigende Ausloosungsprämie erhält. Dieselben betrugen hiernach bei der Verloosung in 1889 für die Serie I bereits 50 % und für die Serie II 48 % und schliessen in 1922 resp. 1924 mit 83 %. Von beiden Anleihen zusammen waren am 1. April 1888 noch 2 671 200 Mk. in Umlauf. Der Cours derselben belief sich am 31. Dezember 1889 bei der Leipziger Börse auf 147,50 %.

4 procentige Schuldscheine von 1866 in Stücken zu 300 und 1500 Mk. Zinstermine 2. Januar und 1. Juli. Tilgung mit 1 % plus Zinszuwachs. Verloosung im Juni auf 1. Dezember. In Umlauf am 1. April 1888 : 9 120 000 Mk. Cours am 31. Dezember 1889 an der Leipziger Börse 100,25 %.

Auf 4 % convertirte Schuldscheine von 1872 in Stücken zu 600 und 1500 Mk. Zinstermine 2. Januar und 1. Juli. Tilgung mit $^3/_4$ % plus Zinszuwachs. Verloosung im Dezember oder Januar auf 1. Juli. In Umlauf am 1. April 1888 : 12 542 700 Mk. Cours am 31. Dezember 1889 an der Leipziger Börse 100,25 %.

Bei sämmtlichen Anleihen verjähren die Zinscoupons nach 4 Jahren und die ausgeloosten Stücke nach 10 Jahren ab Fälligkeit.

Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn.

(Gaschwitz-Meuselwitz.)

Obgleich das Meuselwitzer Braunkohlenrevier schon durch die 1872 eröffnete Altenburg-Zeitzer Eisenbahn für den grösseren Verkehr erschlossen war, bildete sich doch in diesem Jahr noch eine neue Gesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Leipzig, um durch die Erbauung einer besonderen Linie für den Weg aus dem Kohlenrevier nach Leipzig den Winkel bei Altenburg abzuschneiden. Dieselbe erhielt seitens der betheiligten Regierungen des Königreichs Sachsen und des Herzogthums Sachsen-Altenburg im April

und Mai 1872 die landesherrlichen Concessionen zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Meuselwitz nach Gaschwitz bei Leipzig an der sächsischen Staatsbahnlinie Leipzig-Hof.

Das ursprüngliche Anlagecapital belief sich auf 1 560 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. und 2 340 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. mit 5 % Bauzinsen bis ult. September 1874. Hierzu trat noch mit Privileg von 1875 eine $4\frac{1}{2}$procentige, 1883 aber auf 4 % convertirte Anleihe von 1 500 000 Mk., so dass sich das Gesammtcapital auf 5 400 000 Mk., mithin pro 1 km auf 194 244 Mk. stellte.

Der Bau war ursprünglich der Baugesellschaft Plessner & Co. in Generalentreprise übertragen, wurde dann aber, als die finanziell misslichen Verhältnisse dieser die Lösung der Verträge erforderlich machten, von der Eisenbahngesellschaft weiter und zu Ende geführt, und die 27,8 km lange Strecke am 7. September 1874 dem Verkehr übergeben. Hiervon liegen 20,3 km auf königlich sächsischem und 7,5 km auf altenburgischem Gebiet.

Den Betrieb übernahm von Anfang an die sächsische Staatsbahnverwaltung auf Rechnung der Gesellschaft, wobei jedoch zu bemerken, dass Letztere eigene Betriebsmittel hatte. Obgleich die Bahn für den Verkehr nach Leipzig gegen die Altenburg-Zeitzer Linie eine Abkürzung von 14 km erbrachte, so konnte sie sich doch erst nach und nach den ganzen Leipziger Verkehr erwerben, und es gingen deshalb in den ersten Jahren die St.-Actien leer aus, während die St.-Pr.-Actien, welchen statutengemäss eine Vorzugsdividende bis zu 5 %, jedoch ohne Recht auf Nachzahlung zustand, von dem ersten vollen Betriebsjahr 1875 an alljährlich Dividenden erhalten konnten. Zur Verringerung der Betriebsausgaben, welche bisher durchschnittlich 67 % der Bruttoeinnahme absorbirt hatten, wurde am 15. Mai 1879 Secundärbetrieb eingeführt, Dank dessen seitdem dieselben durchschnittlich nur noch 50 % betrugen, im Jahre 1881 aber sogar auf $42\frac{1}{5}$ % herunter gegangen waren.

Die Haupteinnahmequelle bildete der Güterverkehr, und von diesem wiederum die Kohlentransporte. In den einzelnen Jahren stellten sich die Dividenden, wie folgt:

pro	1874 (auf 1/4 Jahr)	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
St.-Actien	0	0	0	0	0	0	0	$3\frac{1}{6}$ %
St.-Pr.-Actien	0	2	$1\frac{1}{3}$	$\frac{3}{5}$	$2\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{12}$	4	5 %

pro	1882	1883	1884	1885	im Durchschnitt
St.-Actien	$2\frac{2}{3}$	$3\frac{2}{3}$	$3\frac{11}{15}$	$3\frac{8}{15}$ %	1,50 %.
St.-Pr.-Actien	5	5	5	5 %	3,42 %.

Im Jahre 1884 machte der sächsische Staat der Gesellschaft die Offerte, die Bahn für sich zu erwerben, und bot entsprechend dem durchschnittlichen Börsenstand ihrer Papiere in der letzten Zeit für die Stammactien 108 % und für die St.-Pr.-Actien 124 % des Nominalbetrages in baarer Abfindung, sowie Uebernahme der Anleihe. Die Gesellschaft glaubte jedoch mit Rücksicht auf die fortdauernd günstigere Entwickelung ihres Unternehmens dieses Gebot als zu niedrig ausschlagen zu müssen. Hierdurch gezwungen, stellte der Staat das Concurrenzproject Menselwitz-Kieritzsch (an der Linie Leipzig-Hof) auf, wodurch allerdings das Gaschwitzer Unternehmen stark unterbunden worden wäre. In Folge dessen bat nun die Gesellschaft ihrerseits den Staat um käufliche Uebernahme der Bahn, konnte nun aber, nachdem ihre Actien durch jenes Project einen bedeutenden Rückgang an der Börse erfahren hatten, für die St.-Actien nur noch 88 % und für die St.-Pr.-Actien 106 % erreichen. Der Kaufpreis stellte sich somit für den Staat auf 1 372 800 Mk. für die St.-Actien im Betrage von 1 560 000 Mk. und auf 2 480 400 Mk. für die St.-Pr.-Actien im Betrage von 2 340 000 Mk., zusammen 3 853 200 Mk. in baarer Abfindung, wozu noch die Anleihe mit umlaufend 1 410 000 Mk. kam, die jedoch noch seitens der Gesellschaft für Rechnung des Staates zum 2. Januar 1887 gekündigt wurde. Die Bahn ging mit Rechnung vom 1. Januar 1886 in Besitz des Staates über. Während der Abwickelung des Liquidationsgeschäftes wurde nochmals an den Landtag des Königreichs Sachsen eine Petition gerichtet, die wirklich gemachten Aufwendungen im Betrage von 5 483 548 Mk. zu zahlen, doch blieb dieselbe erfolglos. An Fonds fielen dem Staat 196 158 Mk. zu.

Nach dem staatsseitigen Kaufpreise ergab sich für jede St.-Actie à 300 Mk. der Betrag von 264 Mk., und für jede St.-Pr.-Actie à 600 Mk. 636 Mk. Die Restausschüttung der Liquidationsmasse hat indess noch nachträglich 6 Mk. für jede St.-Actie und 14,40 Mk. für jede St.-Pr.-Actie ergeben.

Leipzig-Gaschwitz-Menselwitzer Eisenbahnpapiere giebt es nicht mehr im Verkehr.

Lemförde-Bergheimer Eisenbahn.

Der Zweck der 1871 mit grossartigen Plänen ins Leben getretenen „Deutschen Eisenbahn-Baugesellschaft“ zu Berlin war die Erbauung von Eisenbahnen für eigene oder für Rechnung anderer

Gesellschaften. Zu der ersteren Kategorie gehörte das von ihr aufgestellte Project einer Eisenbahn von Lemförde über Herford und Detmold nach Bergheim. Dieses Project erstrebte neben Befriedigung der lokalen Interessen des Fürstenthums Lippe-Detmold eine allerdings wohl nur illusorische Abkürzung von Bremen und den Weserhäfen südlich nach Frankfurt a. M., wobei zu bemerken, dass Lemförde an der damals im Bau begriffenen Strecke Osnabrück-Bremen (der ehemaligen Köln-Mindener Bahn) und Bergheim kurz vor Altenbeken (an der ehemaligen Hannover-Altenbekener Bahn) liegt. Die Gesellschaft erhielt auch für eigene Rechnung im Jahre 1872 die landesherrlichen Concessionen von Preussen und Lippe-Detmold, kam aber mit diesem Unternehmen nicht über das Stadium der Vorarbeiten hinaus, da sie schon lange vor dem allgemeinen Rückschlag, als noch andere Gründungen florirten, stark discreditirt war. Da die Bauzeit am 21. Mai 1874 abgelaufen, mit dem wirklichen Bau aber kaum begonnen war, wurde die Concession für erloschen erklärt, und bald darauf erlosch auch die Concessionsträgerin. Dieselbe hatte auf Vorarbeiten und Baubeginn 789 018 Mk. verwendet und an Caution 900 000 Mk. hinterlegt und verloren.

Eine Theilstrecke jenes Projectes wurde später seitens der preussischen Staatsbahnverwaltung in der Linie Herford-Detmold hergestellt, während auf das ganze Project nie wieder zurück gekommen worden ist.

Da das Unternehmen einen integrirenden Theil der Deutschen Eisenbahn-Baugesellschaft bildete, **hat es Lemförde-Bergheimer Eisenbahnpapiere nie gegeben.**

Löbau-Zittauer Eisenbahn.

Diese Linie war bereits als Zweigbahn der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn in deren Concession mit inbegriffen gewesen, indess bildete sich, da jene Gesellschaft den sofortigen Bau derselben aufgegeben hatte, 1844 zu deren Ausführung eine besondere Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Zittau, um diese wichtige Fabrikstadt schon jetzt in das Eisenbahnnetz zu ziehen. Dieselbe erhielt unterm 25. Juni 1845 die definitive Concession; der Bau hatte mit vorläufiger Genehmigung bereits am 5. Mai genannten Jahres begonnen und die Eröffnung der 34 km langen Linie erfolgte am 10. Juni 1848. Die Bahn wurde von Anfang an für Rechnung der Eigenthümerin durch die Sächsisch-Schlesische

Eisenbahngesellschaft, und nach deren Verstaatlichung 1851 vom sächsischen Staat betrieben.

Das Anlagecapital war auf 6 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. festgesetzt worden, wovon der sächsische Staat 1 500 000 Mk. übernahm. Indess musste dasselbe schon während des Baues zur Fertigstellung der Bahn erhöht werden. Es wurden Prioritätsactien Lit. B im Betrage von 1 500 000 Mk. à 75 Mk. aufgenommen, wovon der Staat wiederum 375 000 Mk. übernahm. Dieselben erhielten bis zur Vollendung der Bahn 5 % Bauzinsen und hatten Anspruch auf Vorzugsdividende vor den St.-Actien, welche zur Unterscheidung die Bezeichnung Lit. A erhalten hatten. Das Gesammtanlagecapital stellte sich somit auf 7 500 000 Mk., mithin für 1 km auf 220 588 Mk.

Diese hohe Belastung des Unternehmens in Folge der zahlreichen Kunstbauten (mit acht grossen Brücken und Viaducten) und die hohen Betriebskosten zufolge des durchweg gebirgigen Charakters der Bahn sowie der Umstand, dass sie bis 1859 ohne Anschluss in Zittau blieb und daher nur auf ihren eigenen Verkehr angewiesen war, erbrachten in den ersten drei Jahren directes Betriebsdeficit und auch dann, selbst noch nach Eröffnung der Anschlussstrecke Zittau-Reichenberg 1859, nur geringen und schwankenden Reingewinn, so dass nur folgende Dividenden vertheilt werden konnten:

pro	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857
St.-Act. Lit. A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 %
Pr.-Act. Lit. B	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1 %

pro	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867
St.-Act. Lit. A	0	0	0	1/2	1/2	0	1/2	0	0	1/2 %
Pr.-Act. Lit. B	1	1	4	4	4	4	4	0	0	4 %

pro	1868	1869	1870	im Durchschnitt
St.-Act. Lit. A	2	3	3 1/2 %	0,45 %.
Pr.-Act. Lit. B	4	4	4 %	1,74 %.

Die sächsische Regierung hatte sich in der Concession, wie allgemein, das Recht vorbehalten, das Eigenthum der Bahn für den Staat zu erwerben. Abgesehen von vorheriger freier Vereinbarung sollte dies Recht aber erst nach dem 25. Betriebsjahr geltend gemacht werden dürfen. Als Kaufpreis war ursprünglich die Einlösung der Actien zum Nennwerth ausbedungen, falls die Dividenden der letzten zehn Jahre unter Ausscheidung des schlechtesten und besten 4 % oder weniger betragen hätten, bei einer höheren Dividende aber sollte eine gleich hohe Rente fortgewährt oder dieselbe zum fünfundzwanzigfachen Betrage capitalisirt werden. Inhaltlich

des Privilegs zur Ausgabe der Pr.-Actien waren aber die Kaufbedingungen dahin geändert worden, dass der Preis nur nach dem Durchschnittsreinertrage für das ganze Anlagecapital zu berechnen sei.

Indess wurde die Bahn bereits per 1. Januar 1871, also nach 23 Jahren, auf Grund freier Vereinbarung vom Staat angekauft. Derselbe gewährte den St.-Actien Lit. A eine feste Rente von $3^1/_2$ % und den Pr.-Actien Lit. B eine solche von 4 % unter Verwandlung der Actien in amortisirbare Staatspapiere auf dem Wege der Abstempelung. Ausserdem erhielten die Pr.-Actien Lit. B eine Convertirungsprämie von $6^1/_5$ %, so dass sich der Kaufpreis hiernach auf

	6 000 000 Mk.	in $3^1/_2$ procentigen Staatspapieren
	1 500 000 Mk.	in 4 „ „
und	69 750 Mk.	baare Convertirungsprämie

in Summa 7 569 750 Mk. stellte.

In den statistischen Berichten führte die sächsische Staatsbahnverwaltung die Pr.-Actien Lit. B unter der Rubrik Pr.-Obligationen, und seit 1869 erscheint die Summe von 2 178 000 Mk.; der Kaufpreis ist in denselben Berichten mit 7 949 097 Mk. angegeben. Auch hat nach denselben Angaben die Bahn mit schwebenden Schulden gearbeitet, indem das verwendete Anlagecapital, ohne dass Verwendung von Betriebsüberschüssen für die Bahnanlage verzeichnet ist, das concessionirte um 311 565 Mk. überstiegen hat, wie auch in einzelnen Jahren Zins- und Amortisationsbeträge aufgeführt sind.

Der Erneuerungsfonds schloss ult. 1870 mit einem Bestand von 46 275 Mk. — Der in der Concession vorgesehene Reservefonds sollte erst bei einem Reinertrage über 4 % für die Actien gebildet werden und ist demnach überhaupt nicht angelegt worden.

Aus der Concession sei noch erwähnt, dass die Gesellschaft an den Postfiskus alljährlich 1950 Mk. zu zahlen und ausserdem Briefe und Zeitungen unentgeltlich zu befördern hatte.

Da Actien und Pr.-Actien auf dem Wege der Abstempelung in Staatspapiere verwandelt worden sind, **giebt es Löbau-Zittauer Eisenbahnpapiere nicht mehr.**

Lübeck-Kleinen-Eisenbahn.

Nachdem der Bau der Berlin-Hamburger und der Hagenow-Schweriner Eisenbahn gesichert war, bemühte sich bereits im Jahre 1845, also noch vor Eröffnung der beiden genannten Linien, die Stadt Lübeck um eine Eisenbahnverbindung mit diesen durch Bau einer Bahn von Lübeck nach der Stadt Schwerin. Obgleich Se. Königliche Hoheit der Grossherzog von Mecklenburg-Schwerin sich diesem Project wohlwollend zeigte, scheiterte dasselbe an der Ablehnung der mecklenburgischen Stände, indem diese das Aufblühen der mecklenburgischen Seestädte Wismar und Rostock durch eine solche Linie gefährdet glaubten. Inzwischen waren 20 Jahre ins Land gegangen, das mecklenburgische Bahnnetz strahlte seine Linien südlich nach Hagenow, nördlich nach Wismar und Rostock und östlich bis nach Neubrandenburg aus, auch war bereits die Ausführung der Strecke von Neubrandenburg nach Pasewalk an der Berlin-Stettiner Bahn gesichert, aber noch immer musste der Eisenbahnverkehr von Lübeck und aus den Elbherzogthümern nach Mecklenburg und Stettin den bedeutenden Umweg über Hamburg machen. Es bedurfte jetzt sogar nur noch der Erbauung der kurzen Linie von Lübeck nach dem mecklenburgischen Eisenbahnknotenpunkt Kleinen, um nicht nur diesen Umweg abzuschneiden, sondern eine fast gerade Linie von Lübeck bis nach Stettin zu erreichen. Diese Linie lag jetzt aber im directen Interesse des mecklenburgischen Bahnnetzes und Lübeck war solcher Linie nach wie vor geneigt; deshalb vereinigten sich die der geographischen Lage nach betheiligten drei Staaten, die beiden Grossherzogthümer Mecklenburg und die freie und Hansestadt Lübeck, im Staatsvertrage vom 24. Oktober 1864 behufs Zulassung und Förderung dieser Bahn, besonders auch dadurch, dass für dieselbe von sämmtlichen Durchgangsabgaben abgesehen werden sollte. Auf Grund dieses Vertrages bildete sich unterm 25. September 1865 die „Lübeck-Kleinen-Eisenbahngesellschaft“ mit Sitz in Lübeck und erhielt unterm 20. Dezember 1865 die obrigkeitlichen Concessionen. Das Anlagecapital war inhaltlich der Statuten auf 11 100 000 Mk. festgesetzt und sollte zur Hälfte in St.-Actien und zur anderen Hälfte in Pr.-Actien oder Obligationen aufgebracht werden. Die Baufrist war in der Concession bis Ende 1867 festgesetzt; bis dahin hatte aber die Gesellschaft mit dem Bau überhaupt noch nicht begonnen, und die Concession wurde deshalb für erloschen erklärt. Um aber nicht das ganze Project verfallen zu lassen, übernahm inhaltlich eines neuen Staatsvertrages vom 25. Mai 1868

die grossherzoglich mecklenburg-schwerinsche Regierung resp. der Landesherr die Bauausführung und später den Betrieb auf alleinige Kosten. Der Bau wurde unverzüglich am 11. Mai desselben Jahres begonnen und die Bahn 59,3 km lang am 1. Juli 1870 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Bezüglich des Eigenthumsverhältnisses derselben verweisen wir auf den Artikel im ersten Theil dieses Buches über „die Entwickelung des Eisenbahnwesens im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin“ auf Seite 72.

Da nur erst Ratenzahlungen auf das Anlagecapital geleistet waren, gab es überhaupt noch keine Lübeck-Kleiner Eisenbahnpapiere.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

In ihrer Stammstrecke der Ausdehnung nach eine der kleinsten Bahnen, entwickelte sich dieselbe Dank der Rührigkeit und Umsicht ihrer Verwaltungsvorstände durch den Erwerb mehrerer Nachbarbahnen und ausgedehnte Neubauten zu einem der grössten Privatbahnnetze Deutschlands.

Die Gesellschaft constituirte sich am 13. September 1841 mit Sitz in Magdeburg. Nachdem laut Staatsvertrag vom 10. April 1841 die Fortsetzung der Bahnlinie von Oschersleben nach Braunschweig bezw. Hannover gesichert war, erhielt die Gesellschaft unterm 14. Januar 1842 die Concession zum Bau der Strecke Magdeburg-Oschersleben-Halberstadt; das Anlagecapital war dabei auf 5 100 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. festgesetzt worden. Der Bau begann am 21. März 1841 und die Eröffnung der 58,5 km langen Strecke erfolgte am 15. Juli 1843. Mit dem Theil Magdeburg-Oschersleben wurde sie schon 1847, wo die bezüglichen Anschlussbahnen fertiggestellt waren, ein Mittelglied der dem Weltverkehr dienenden Linien von Berlin und Leipzig über Magdeburg-Hannover-Köln und weiter nach Belgien und Frankreich, während der Theil Oschersleben-Halberstadt bis 1862 ohne weiteren Anschluss nur lokalen Interessen diente. Im genannten Jahre wurde die 1861 concessionirte, 28 km lange Strecke von Halberstadt nach Thale eröffnet. Nahm diese Verlängerung jener Linie auch nicht den Charakter einer Lokalbahn, so trug sie doch, als Harzbahn stark frequentirt, wesentlich zu den finanziellen Resultaten des Gesammtunternehmens bei. Zum Bau der Strecke Halberstadt-Thale wurde mit Privileg von 1861 eine $4\frac{1}{2}$ procentige Anleihe im Betrage von 7 500 000 Mk. aufgenommen, nachdem

bereits 1851 eine 4procentige in Höhe von 2 100 000 Mk. für Magdeburg-Oschersleben und für Vermehrung der Betriebsmittel emittirt worden war.

Hiermit erreichte das Anlagecapital des Stammunternehmens die Höhe von 14 700 000 Mk., d. i. bei einer Gesammtlänge von 86,5 km pro 1 km ca. 170 000 Mk. Diese nur geringe Belastung des Unternehmens und die hohe Entwickelung des Verkehrs liessen denn auch in dieser ersten Periode Dividenden wie nur bei wenigen Bahnen zur Vertheilung gelangen und zwar:

pro	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854
	3	$3\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{4}$	7	7	8	8	9	$9\frac{1}{2}$	10%	$10\frac{1}{2}$%
pro	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	
	$11\frac{3}{4}$	$12\frac{1}{2}$	13	13	13	$18\frac{2}{3}$	$22\frac{1}{2}$	$25\frac{1}{2}$	$22\frac{3}{8}$	25 %	

Den Betrieb hatte von Eröffnung an bis 1848 die Magdeburg-Leipziger, und von da bis Ende 1866 die Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft gegen 45 % der Bruttoeinnahme geleitet.

Die Eröffnung der Strecke Deutz-Giessen 1862 und die Bildung des Westfälischen Verbandes seitens der westlichen und der thüringischen Eisenbahnen 1863 thaten der Magdeburg-Halberstädter Bahn bezüglich des Verkehrs von Leipzig nach Köln und dem Niederrhein erheblichen Abbruch; noch mehr Gefahr aber drohte ihr für den Verkehr von Berlin nach Westen durch das auftauchende Project einer directen Linie von Berlin nach Braunschweig. Zur Begegnung der erstgenannten Concurrenz beschloss die Gesellschaft, die Köthen-Bernburger Bahn für sich zu erwerben, an diese anlehnend nach Vienenburg und aus dieser Strecke wiederum heraus von Aschersleben nach Halle zu bauen. Hierzu sowie zu den Zweigbahnen nach Stassfurt, nach Ballenstedt und nach Wernigerode erhielt die Gesellschaft 1864 die Concession, sowie die Genehmigung zur Emittirung von 5 100 000 Mk. St.-Actien und 1865 zur Aufnahme einer $4\frac{1}{2}$procentigen Anleihe von 18 000 000 Mk.

Die Köthen-Bernburger Bahn mit einer Länge von 29 km erwarb sie per 1. Januar 1863 gegen Gewährung einer festen Rente von $2\frac{1}{2}$ % an deren St.-Actien im Betrage von 1 500 000 Mk. unter gleichzeitiger Amortisation derselben sowie durch Uebernahme der 4procentigen Schuld dieser Gesellschaft an die bernburgische Regierung im Betrage von ursprünglich 450 000 Mk. Die Neubauten unternahm sie nur nach und nach, und zwar wurde Bernburg - Güsten - Aschersleben - Wegeleben 1866, Halberstadt-Vienenburg 1869, Halle-Aschersleben 1871/72, die Zweigbahn Güsten-Stassfurt 1866, die von Frose nach Ballenstedt 1868 und



die von Heudeber nach Wernigerode 1872 eröffnet. Die Gesammtlänge dieser Linien beträgt 172 km. Das hier fehlende Zwischenglied Wegeleben-Halberstadt ist ein Theil der bereits bestandenen Halberstadt-Thaler Linie. Gleichzeitig fasste die Gesellschaft ins Auge, das aufgetauchte Project einer Abkürzungslinie für den Verkehr von Berlin nach dem Westen ihrerseits selbst zu verwirklichen, und erwarb deshalb zunächst, da nach ihren Concessionsbestimmungen neue Strecken nur aus den eigenen alten heraus gebaut werden durften, die Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn in einer Länge von 107 km per 1. Januar 1863 gegen eine feste Rente von 3 % an deren Stammactien im Betrage von 12 794 508 Mk. unter gleichzeitiger Amortisation derselben und Uebernahme der $4^1/_2$ procentigen Anleihe im Betrage von ursprünglich 6 000 000 Mk. Den Bau der hier in Frage stehenden Linie Berlin-Stendal-Oebisfelde-Lehrte vor Hannover beschloss sie 1867 sowie hieraus von Stendal nach Uelzen (an der Linie Hannover-Harburg) zu bauen, durch welch letztere sie in den Berlin-Hamburger und Berlin-Bremer Verkehr eintrat. Die Concession zu diesen Bauten erhielt sie noch in demselben Jahre und gleichzeitig das Privilegium zur Emittirung von 20 400 000 Mk. den alten gleichberechtigten St.-Actien, welche einschliesslich dieser neuen nunmehr die Bezeichnung Lit. A erhielten, und ferner von 43 800 000 Mk. Prioritäts-St.-Actien Lit. B (diese Actien wurden mit nur 68 % aufgelegt und der Gesellschaft entstand dadurch ein Verlust von 14 089 800 Mk.). Diese Letzteren erhielten bis incl. 1870 $3^1/_2$ % Bauzinsen und participirten erst ab da am Dividendengenuss und zwar derart, dass sie aus dem Reinertrage des ganzen Magdeburg-Halberstädter Unternehmens vor Bedienung der Stammactien Lit. A, $3^1/_2$ % erhielten. Der weitere Reinertrag bis zu $8^1/_2$ % fiel den St.-Actien Lit. A zu und der etwaige Restüberschuss sollte zur Hälfte zwischen beiden Actiensorten getheilt werden. Die 239,3 km lange Hauptlinie wurde 1871 und Stendal-Uelzen 107,6 km lang 1870/73 eröffnet. Gleichzeitig mit dieser wurde auch die dem bremenschen Staat gehörige 97,4 km lange Anschlussstrecke Uelzen-Langwedel eröffnet und von der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft in Betrieb genommen, welche hierfür incl. Stellung der Betriebsmittel $66^2/_3$ % der Bruttoeinnahme erhielt.

Ferner unternahm diese mit Concession von 1869 den Weiterbau der Vienenburger Strecke bis Langelsheim zwecks Anschlusses an die Börsum-Holzmindener Linie und dieselbe wurde 18 km lang 1875 eröffnet; doch war hiervon die Theilstrecke Vienenburg-Grauhof gemeinschaftliches Eigenthum mit der Hannover-Alten-

bekener Eisenbahn. Ausserdem baute sie mit gleichzeitiger Concession die den fiskalischen Bergwerksinteressen dienende Bahn von Langelsheim nach Clausthal und es wurde diese, 25 km lang, 1875/77 eröffnet. Zu diesen Neubauten, zum Umbau des Bahnhofes in Magdeburg, zu Verbindungsbahnen bei Magdeburg, zur besseren Ausrüstung der alten Linien und zur Vermehrung der Betriebsmittel erhielt die Gesellschaft 1870 das Privilegium zur Ausgabe von 5procentigen Pr.-Obligationen in Höhe von 40 500 000 Mk.

Durch den Bau von Magdeburg-Helmstädt seitens der Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft war der Magdeburg-Halberstädter Bahn der Verkehr zwischen Magdeburg und Hannover entzogen, und sie baute deshalb mit Concession von 1871 die Strecke Magdeburg-Oebisfelde, welche in einer Neubaulänge von 55 km 1872/74 eröffnet wurde. Von Magdeburg bis Barleben wird das Planum der Strecke Magdeburg-Wittenberge mitbenutzt. 1872 übernahm die Gesellschaft Verwaltung und Betrieb des Magdeburg-Leipziger Unternehmens gegen eine 14procentige Dividende für deren Stammactien A und erwarb per 1. Juni 1876 die Stammstrecke Magdeburg-Leipzig nebst der Zweigbahn Schönebeck-Stassfurt-Lödderburg, zusammen 152 km lang, käuflich. Sie gab hierbei für jede St.-Actie Lit. A à 300 Mk. 4procentige Magdeburg-Leipziger Pr.-Obligationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn im Betrage von 900 Mk., das ist für 15 750 000 Mk. 47 250 000 Mk. und löste deren Prioritätsobligationen mit umlaufend 29 556 900 Mk. ein. Die Halle-Casseler Zweigbahn und deren Zweigstrecke Nordhausen-Nüxei wurde gleichzeitig seitens des preussischen Staats gekauft, doch bewirkte die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft auch hier die finanzielle Abwickelung, indem sie die Stammactien Lit. B à 300 Mk. mit 90 % d. i. 270 Mk. pro Actie in $4\frac{1}{2}$procentige Magdeburg-Leipziger Prioritätsobligationen Lit. A der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn gegen Empfangnahme des gleichwerthigen Kaufbetrages einlöste, in Summa 38 313 000 Mk. für 42 570 000 Mk.

Weiterhin betheiligte sich die Gesellschaft bei dem 1873 begründeten Berliner Stadtbahnunternehmen. Als dasselbe gezwungenermassen 1878 vom preussischen Staat übernommen wurde, erhielt sie für die auf die subscribirten Actien bereits eingezahlten 2 400 000 Mk. das Recht, ihre Linien an die Stadtbahn anzuschliessen, welche Bauten aber erst nach Verstaatlichung ihres Unternehmens zur Ausführung kamen. Endlich übernahm sie 1874 Betrieb und Verwaltung der Hannover-Altenbekener Eisenbahn, deren Linien sich in Grauhof an das Halberstädter Unternehmen

anlehnen. Sie betheiligte sich bei jener aber auch finanziell mit 21 707 700 Mk. in Actien und übernahm die Zinsgarantie für die 1874 der Hannover-Altenbekener Bahn privilegirte 4½procentige Anleihe Serie III im Betrage von 27 750 000 Mk.

1872 hatte die Gesellschaft bereits die Concession für eine Bahn von Magdeburg über Sangerhausen nach Erfurt erhalten, doch wurde sie von dem Bau des nördlichen Theils derselben entbunden. Aber auch der südliche Theil Sangerhausen-Erfurt und die 1878 concessionirte Linie von Stassfurt nach Blumenberg zwischen Magdeburg und Oschersleben wurden erst unter Staatsverwaltung fertig gestellt. An Verbindungsbahnen bei Magdeburg, Buckau und Halle und anderen Güteranschlussgleisen waren bei Verstaatlichung der Magdeburg-Halberstädter Bahn ca. 17 km vorhanden.

Zu den vorstehenden grossartigen Erweiterungen des Unternehmens, der hierdurch bedingten weiteren Ausrüstung der alten Strecken und Vermehrung der Betriebsmittel erhielt die Gesellschaft 1872 das Privileg zur Ausgabe von 30 000 000 Mk. St.-Actien Lit. C mit einer 5procentigen Vorzugsdividende, speciell zur finanziellen Betheiligung an dem Hannover-Altenbekener Unternehmen, sowie 1873 zur Ausgabe von 90 000 000 Mk. 4½procentiger Prioritätsobligationen bei gleichzeitiger Wiedereinziehung der 1870 privilegirten Anleihe von 40 500 000 Mk., ferner 1875 für eine 4½procentige Anleihe von 20 000 000 Mk., speciell für Betheiligung am Berliner Stadtbahnunternehmen sowie für den Neubau Vienenburg-Langelsheim-Clausthal, und endlich 1876 zur Ausgabe von 42 000 000 Mk. 4½procentiger Pr.-Obligationen zur Einlösung der Stammactien B der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn und von 51 000 000 Mk. 4procentiger Obligationen zur Einlösung der St.-Actien A derselben Bahn, doch wurden von jenen nur 37 195 500 Mk. und von den letzteren 47 250 000 Mk. begeben.

Hiermit stellt sich das privilegirte Gesammtanlagecapital auf:

30 600 000	Mk.	St.-Actien A
43 800 000	„	„ B
30 000 000	„	„ C
49 350 000	„	4procentige Prioritätsobligationen
172 695 500	„	4½ „ „

Summa 326 445 500 Mk.

Da aber die in dieser Summe mit enthaltenen 1875 privilegirten 4½procentigen Obligationen von 20 000 000 Mk. nicht begeben worden sind, so bleiben nur



	306 445 500 Mk.	in Ansatz zu bringen. Dazu kamen bei Erwerb der Köthen-Bernburger Bahn:
	1 500 000 „	2½ procentiger Stammactien und
	450 000 „	4 procentiger Schuld; ferner bei Erwerb von Magdeburg-Wittenberge
	12 794 500 „	3 procentiger St.-Actien und
	6 000 000 „	4½ procentiger Pr.-Obligationen
Summa	327 190 000 Mk.	

Von diesen sind sachgemäss die übernommenen Hannover-Altenbekener Actien im Betrage von 21 707 700 Mk. in Abzug zu bringen, so dass auf die eigenen Linien des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens in einer Eigenthumslänge von 1008,5 km 305 482 300 Mk., mithin auf 1 km 302 907 Mk. entfallen. Hierbei ist aber die mit der Hannover-Altenbekener Bahn gemeinschaftlich gebaute Strecke Vienenburg-Grauhof mit ihrer ganzen Länge in Ansatz gekommen.

Diese im Verhältniss zu der ersten Anlage hohe Belastung des Unternehmens, die schon oben erwähnte Einbusse im Verkehr zwischen Leipzig und Köln-Holland, die den Erwartungen entgegen nur geringe Frequenz der Linie Stendal-Uelzen, die Betriebsdeficits der gepachteten Linie Uelzen-Langwedel, welche sich im Ganzen auf rund 1 700 000 Mk. beliefen, und die auf Grund der Zinsgarantie an Hannover-Altenbeken erforderlich gewesenen Zuschüsse von zusammen rund 1 770 000 Mk. liessen die Rentabilität des Unternehmens erheblich sinken, und es stellten sich die Dividenden für die St.-Actien Lit. A

pro	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
	15	14	13	15	10½	8⅔	8½	8½	6	3 %

pro	1875	1876	1877	1878
	6	8	8	9½ %,

während auf die St.-Actien Lit. B mit Ausnahme des Jahres 1878, für welches sie 4⅕ % erhielten, stets nur die statutenmässige Dividende von 3½ % und auf die St.-Actien Lit. C die von 5 % entfielen.

Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass die Gesellschaft die 6,6 km lange Theilstrecke Sandersleben-Hettstedt der preussischen Staatsbahnlinie Berlin-Blankenheim (wiederum ein Theil der Berlin-Wetzlarer Bahn) von ihrer Eröffnung in 1877 bis zur Fertigstellung der ganzen Linie in 1879 pachtweise in Verwaltung und Betrieb gehabt hatte.

Im Jahre 1879 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft behufs Ankaufs der Bahn in Unterhandlung, und dieselbe ging laut

Gesetz vom 20. Dezember 1879 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres am 1. Februar 1880 in Verwaltung und Betrieb des Staates über. Derselbe gab zunächst den Stammactien A eine feste Rente von 6 %, den St.-Actien B eine solche von $3^1/_2$ % und den St.-Actien C eine solche von 5 %. Bei dem späteren Umtausch der Actien wurden für 2 St.-Actien A à 300 Mk. (=600 Mk.) 4 procentige Consols im Betrage von 900 Mk., für 8 St.-Actien Lit. B à 300 Mk. (= 2400 Mk.) 4 procentige Consols im Betrage von 2100 Mk. und für 4 St.-Actien Lit. C à 300 Mk. (= 1200 Mk.) 4 procentige Consols im Betrage von 1500 Mk. gegeben.

Hiernach stellt sich der Kaufpreis, wie folgt:

für 30 600 000 Mk. St.-Actien Lit.	A 45 900 000 Mk	in 4 proc. Consols	121 725 000 Mk.
„ 43 800 000 „ „ „	B 38 325 000 „	„ „	
„ 30 000 000 „ „ „	C 37 500 000 „	„ „	

Bezüglich der Stammactien der alten Köthen-Bernburger und der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn trat der Staat an Stelle der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft in die Verpflichtung zur Zahlung einer Rente von $2^1/_2$ resp. 3 %, und der planmässigen Amortisation ein.

Von den Köthen-Bernburger Actien waren bei Uebernahme noch 1 065 000 Mk. und von den Magdeburg-Wittenbergeschen noch 12 487 200 Mk. im Umlauf.

An Prioritätsobligationen waren einschliesslich derjenigen der beiden eben genannten Bahnen noch 159 532 200 Mk. zu $4^1/_2$ % und 49 362 900 Mk. zu 4 % aussenstehend.

An Fonds fielen dem Staat 14 032 890 Mk. zu.

Nachdem der Actienumtausch geschlossen, und der Staat die Prioritätsobligationen als Selbstschuldner übernommen hatte, ging die Bahn bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft am 1. Januar 1886 in das volle Eigenthum des Staates über. Die Bahn hatte zuerst eine besondere königliche Direction erhalten, wurde später aber zusammen mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger und den braunschweigischen Eisenbahnen der königlichen Direction in Magdeburg unterstellt. Die bezüglich der Verwaltung und des Betriebes mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn fusionirt gewesene Hannover-Altenbekener Bahn erwarb der Staat gleichzeitig mit dieser, und bezüglich der Linie Uelzen-Langwedel trat er zunächst in den Betriebsüberlassungsvertrag ein, bis er auch diese 1884 von der freien Stadt Bremen zu Eigenthum erwarb.

Bei Uebergang der Bahn in den Besitz des preussischen Staates gab es 4- und $4^1/_2$ procentige Pr.-Obligationen. Zunächst setzte die Regierung per 1. Januar resp. per 1. April oder per

1. Juli 1886 den Zinsfuss sämmtlicher 4½ procentigen Anleihen und zwar der I. Emission von 1861, der II. Emission von 1865, der Prioritäten von 1873 und der Magdeburg-Leipziger Pr.-Obligationen Lit. A der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn von 1876 auf 4% herab und begann in 1887 mit dem Umtausch der nunmehr durchweg 4procentigen Obligationen in 3½ procentige Consols. Zunächst wurden hiervon die Pr.-Obligationen von 1851 und die I. Emission von 1861 betroffen; die nicht rechtzeitig zum Umtausch angemeldeten Stücke dieser aber wurden per 2. Januar resp. 1. Juli 1887 zur baaren Einlösung gekündigt. Neuerdings ist das Umtauschverfahren in 3½ procentige Consols auch auf die übrigen Anleihen ausgedehnt worden und hat bei der II. Emission von 1865 bereits am 2. Januar 1890 begonnen, während die hierzu nicht angemeldeten Stücke dieser Anleihe zu demselben Termin zur baaren Rückzahlung gekündigt sind. Bei den hiernach noch verbleibenden Anleihen und zwar den Prioritäten von 1873, sowie den Magdeburg-Leipziger Pr.-Obligationen Lit. A und B der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn von 1876 beginnt der Umtausch am 1. Juli 1890, und es sind die hierzu nicht bereits abgestempelten Stücke zu demselben Termin zur baaren Rückzahlung gekündigt.

Nach Beendigung des Umtausch- resp. Einlöseverfahrens giebt es somit Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Ueber die seitens der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ohne Umtausch übernommenen Papiere der Anhalt-Köthen-Bernburger und der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn finden sich die wissenswerthen Angaben unter den besonderen Artikeln dieser Eisenbahnen selbst.

Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.

Entsprechend der hohen Wichtigkeit von Leipzig und Magdeburg für Handel und Industrie plante man bereits 1836 eine Schienenverbindung zwischen diesen beiden Städten, und am 2. April 1837 constituirte sich hierzu eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Magdeburg. Dieselbe erhielt unterm 13. November 1837 die preussische und bald darauf auch die anhaltische Concession, begann am 17. April 1838 den Bau und übergab die 119 km lange Bahn, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Magdeburg-Schönebeck am 29. Juni 1839, in ihrer ganzen Ausdehnung am 18. August 1840 dem Verkehr. Die hier mit inbegriffene, auf

königlich sächsischem Gebiet liegende Strecke von 11,6 km wurde jedoch auf Kosten der Leipzig-Dresdener Bahn als deren Eigenthum hergestellt, die Magdeburg-Leipziger Gesellschaft nahm aber auch diese gegen eine Pachtsumme von 50 % der Bruttoeinnahme aus derselben und 4 % des für den Bahnhof in Leipzig verwendeten Baucapitals in Betrieb und erwarb sie später, 1874, für 4 500 000 Mk. zu Eigenthum.

Das ursprüngliche Anlagecapital der Gesellschaft betrug 6 900 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk.; hierzu kamen noch mit Privileg von 1840, 1842 und 1851 drei 4 procentige Anleihen im Gesammtbetrage von 11 100 000 Mk., so dass sich das Gesammtanlagecapital für die Stammstrecke bis zur sächsischen Grenze auf 18 000 000 Mk., somit bei einer Länge von 107,4 km pro 1 km auf circa 167 597 Mk. belief.

Die Zeit des Bestehens dieser Strecke allein war die Glanzperiode des Unternehmens; es wurde eins der rentabelsten Deutschlands, die Dividenden stiegen bis 24 %. In dieser Zeit hatte übrigens auch die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn von ihrer Eröffnung im Juli 1843 bis Ende 1848 im Betrieb der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft gestanden.

Hierauf baute die Gesellschaft mit Concession von 1856 aus ihrer Stammstrecke heraus eine Zweigbahn von Schönebeck nach dem Salzbergwerk Stassfurt und weiter nach den Braunkohlengruben Lödderburg, und dieselbe wurde, einschliesslich der Anschlussgleise nach den einzelnen Salzwerken, 30,1 km lang, 1857 eröffnet. Hierzu sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel wurden neue Stammactien im Betrage von 3 600 000 Mk. (mit Dividendengenuss ab 1858) emittirt und ausserdem eine 4½ procentige Anleihe von 6 000 000 Mk., sowie 1867 für das Gesammtunternehmen nochmals eine 4½ procentige im Betrage von ebenfalls 6 000 000 Mk. aufgenommen.

Alsdann übernahm die Gesellschaft auf Veranlassung des preussischen Staats, welcher bereits seit 1857 bemüht gewesen war, für den Bau einer Bahn von Halle nach Cassel einen Unternehmer zu finden, die Ausführung dieser Linie. Dieselbe sollte, um sie unabhängig von Hannover zu machen, über Nordhausen, Arenshausen, Witzenhausen, Grossalmerode und Helsa nach Cassel geführt werden. Zunächst wurde aber nur der Bau auf der preussischen Theilstrecke Halle-Arenshausen 1864 begonnen und diese 1865/67 eröffnet.

Nachdem 1866 Hannover und Hessen-Cassel an Preussen gekommen und dadurch der Grund zu der Wahl obiger Trace ge-



fallen war, wurde der Gesellschaft gestattet, ihrem Wunsche gemäss anstatt von Witzenhausen nach Cassel nur nach Münden, Station der Linie Hannover-Cassel, zu bauen, auf der Strecke Münden-Cassel aber für sich ein besonderes Gleis zu legen. Diese Schlussstrecke wurde 1870 begonnen und 1872 eröffnet.

Das Anlagecapital für diese 193,5 km lange, unter dem Namen Halle-Casseler Zweigbahn bekannte Linie betrug einschliesslich der für dieselbe beschafften besonderen Betriebsmittel 45 000 000 Mk. Hiervon übernahm das prinzliche Familienfideicommiss (nicht die Staatskasse) aus einem für solche Bahn schon von dem König Friedrich Wilhelm III. 1840 gestifteten Legat St.-Actien in Höhe von 2430000 Mk., während der Betrag von 42 570 000 Mk. in St.-Actien Lit. B à 300 Mk. aufgebracht wurde. Für diese übernahm der preussische Staat eine Zinsgarantie von $3^1/_2$ % und die Magdeburg-Leipziger Stammbahn eine solche von $^1/_2$ %. Aus dem Reinertrage über 4 % sollten zunächst die etwa geleisteten Zuschüsse an Staat und Gesellschaft zurück gezahlt werden, dann die Actien B noch 1 % (also das fünfte) als Dividende und von dem weiteren Ueberschuss der Staat, die St.-Actien B und die St.-Actien A je den dritten Theil erhalten. Würden fünf Jahre hintereinander Zuschüsse oder vom sechsten Betriebsjahre ab einmal der volle Zuschuss erforderlich werden, dann sollte der Staat zur Uebernahme von Verwaltung und Betrieb auf der Halle-Casseler Linie berechtigt sein. Andererseits sollte die Garantie erlöschen, wenn zehn Jahre hintereinander kein Zuschuss erforderlich gewesen wäre, aber auch dann sollte der Staat noch stets den erwähnten dritten Theil aus dem Reinertrage über 5 % erhalten. Auf die vom Familienfideicommiss übernommenen Actien erstreckte sich die Zinsgarantie nicht. Aus dieser Strecke heraus baute die Gesellschaft mit Concession von 1867 die Strecke Nordhausen-Nüxei 24,9 km lang bei gleichzeitigem Weiterbau bis Northeim seitens der hannöverschen, bezw. später preussischen Staatsbahn; dieselbe wurde 1869 eröffnet und von Letzterer in Betrieb genommen. Hierzu waren neue Stammactien Lit. A im Betrage von 5 250 000 Mk. emittirt worden. Obgleich diese Strecke geographisch eine Zweigbahn der Halle-Casseler Linie ist, gehört sie doch finanziell nicht zu dieser, sondern zu der Stammbahn. Bei der Uebernahme des Baues der Halle-Casseler Bahn hatte der Staat der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft übrigens auch das Vorzugsrecht zur Concession einer Bahn von Halle nach Guben eingeräumt, doch verzichtete die Gesellschaft darauf, da ihr die ihrerseits geforderte unentgeltliche Hergabe des Terrains nicht bewilligt wurde, ebenso liess sie auch das von

ihr selbst aufgestellte Project einer Bahn von Magdeburg durch die Altmark an die hannöversche Grenze gegen Uelzen wieder fallen.

Wenn schon die Stammbahn durch die Eröffnung der Magdeburg-Halberstädter Linie Aschersleben - Vienenburg im Jahre 1869 bezüglich des Durchgangsverkehrs von Westen Abbruch erlitt, so drohte solches noch mehr durch die bereits concessionirte Linie Halle-Aschersleben und bezüglich des Verkehrs von Norden durch das Project Magdeburg - Stassfurt derselben Gesellschaft, sowie bezüglich des Magdeburg-Leipziger Verkehrs selbst durch die seitens der Berl.-Potsd.-Magdeb. und Berlin-Anhaltischen Gesellschaft projectirte neue Linie Magdeburg - Zerbst - Leipzig. Die Magdeburg-Leipziger Gesellschaft überliess deshalb Verwaltung und Betrieb auf ihren gesammten Linien 1872 der Magdeburg - Halberstädter Gesellschaft gegen eine 14 procentige Dividende ihrer St.-Actien Lit. A ohne Aenderung in den Verhältnissen der St.-Actien Lit. B.

In dieser Verwaltungsperiode wurde abermals eine $4^1/_2$ procentige Anleihe von 6 000 000 Mk. für Umbauten bei Magdeburg und eine $4^1/_2$ procentige Anleihe von 4 500 000 Mk. zum käuflichen Erwerb der zu Anfang erwähnten Endstrecke Landesgrenze-Leipzig aufgenommen, so dass sich das Gesammtanlagecapital für das Stammunternehmen auf 15 750 000 Mk. St.-Actien Lit. A und auf 33 600 000 Mk. Prioritätsobligationen, somit bei einer Länge von 176,9 km einschliesslich der Zweigbahnen bei Magdeburg und Buckau pro 1 km auf 278 971 Mk. stellte, während das für die Halle-Casseler Zweigbahn unverändert 45 000 000 Mk. in St.-Actien Lit. B geblieben ist, mithin bei einer Länge von 193,5 km auf 1 km 232 558 Mk. entfielen.

Die Dividenden hatten sich für die St.-Actien Lit. A wie folgt gestellt:

pro	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849
	4	5	7	10	9	10	$11^1/_2$	15	10	$12^1/_2$ %
pro	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859
	15	16	20	19	20	21	23	24	$16^1/_2$	12 %
pro	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869
	15	17	17	17	$18^3/_4$	20	20	18	19	$14^1/_2$ %
pro	1870	1871	im Durchschnitt 15,15 %.							
	12	16 %								

Von 1872 ab erhielten dieselben auf Grund des Betriebsvertrages mit der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft eine Jahresdividende von 14 %. Der gewaltige Rückgang von 1858 ab erklärt sich aus der bedeutenden Mehrbelastung des Unternehmens um mehr

als die Hälfte des bisherigen Anlagecapitals und der weitere von 1869 ab durch die vorstehend erwähnte Concurrenz der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Die St.-Actien Lit. B konnten alljährlich nur die garantirten 4 % Dividende und zwar auch nur mit Hülfe der Zinsgarantie erhalten, wozu der Staat bis zum käuflichen Erwerb am 1. Juni 1876 : 2 541 522 Mk. und die Magdeburg-Leipziger Stammbahn 317 690 Mk. hatte zuschiessen müssen.

Am 1. Juni 1876 ging die Halle-Casseler Zweigbahn und die Linie Nordhausen-Nüxei durch Kauf in den Besitz des preussischen Staates über. Es waren dies die ersten Vorboten zu den grossen Eisenbahnverstaatlichungen seitens Preussens, gehören aber dieser Periode selbst noch nicht an, da sie nicht aus allgemeinen staatswirthschaftlichen und eisenbahnpolitischen, sondern aus augenblicklichen Opportunitätsrücksichten erfolgten. Zu dem Kauf der Ersteren wurde der Staat durch die Absicht der Herstellung einer Bahn Berlin-Wetzlar genöthigt, in deren Trace Theile der Halle-Casseler Linie fielen, und Nordhausen-Nüxei musste als Zweigbahn dieser hierbei naturgemäss mit erworben werden, auch hatte diese, wie bereits oben bemerkt, als Theil der Linie Nordhausen-Northeim von Eröffnung an schon in Staatsbetrieb gestanden. Der Kaufpreis für Halle-Cassel oder richtiger Halle-Münden belief sich auf 39 000 000 Mk., wofür die Gesellschaft die Abfindung der Besitzer von St.-Actien Lit. B zu übernehmen hatte, während der Staat die Auseinandersetzung bezüglich der Fideicommissactie seinerseits besorgte. Für Nordhausen-Nüxei wurden die verwendeten Anlagekosten ohne die Betriebsmittel mit 3 095 486 Mk. bezahlt. Die Strecke Halle-Münden wurde der damaligen königl. Direction der Frankfurt-Bebraer Eisenbahn in Frankfurt a. M. und die Strecke Nordhausen-Nüxei der Direction der hannöverschen Staatsbahnen in Hannover unterstellt. Gleichzeitig ging die Stammstrecke Magdeburg-Leipzig nebst der Zweiglinie Schönebeck-Lödderburg mit zusammen 152 km in den vollen Besitz der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft über. Dieselbe gab hierbei für jede St.-Actie Lit. A à 300 Mk. 900 Mk. in 4 procentigen Magdeburg - Leipziger Prioritätsobligationen der Magdeburg-Halberstädter Bahn, mithin für 15 750 000 Mk. 47 250 000 Mk.

Dies entspricht nur einer 12 procentigen Dividende gegen eine solche von 14 % laut dem Pachtvertrage von 1872, um welche Differenz das Magdeburg-Leipziger Stammunternehmen durch Abtrennung der Halle-Casseler Zweigbahn entwerthet erschien.

Die Prioritätsobligationen der Magdeburg-Leipziger Bahn mit umlaufend 29 556 900 Mk. wurden von der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft eingelöst und diese übernahm die Abfindung der Inhaber von St.-Actien Lit. B aus dem Verkaufspreis für die Halle-Casseler Zweigbahn mit 270 Mk. in $4^1/_2$ procentigen Magdeburg-Leipziger Pr.-Obligationen Lit. A der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn für die Actie à 300 Mk., mithin 38 313 000 Mk. für 42 570 000 Mk.

Als nunmehriger Bestandtheil des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens ging per 1. Januar 1879 auch die Stammstrecke Magdeburg-Leipzig nebst der Stassfurter Zweigbahn in den Besitz des preussischen Staates über; **Magdeburg-Leipziger Eisenbahnpapiere giebt es dagegen nach vorstehend Gesagtem bereits seit 1876 nicht mehr im Verkehr.**

Magdeburg-Wittenbergesche Eisenbahn.

Nachdem die Berlin-Hamburger Eisenbahn und die in Magdeburg mündenden Linien von Berlin, von Leipzig und von Braunschweig-Halberstadt bereits eröffnet oder wenigstens in Bau genommen waren, constituirte sich 1845 in Magdeburg eine besondere Actiengesellschaft unter obigem Namen zum Zweck des Baues einer Eisenbahn von Magdeburg nach Wittenberge (an der Berlin-Hamburger Bahn) und erhielt noch in demselben Jahre die vorläufige königl. Genehmigung, während die definitive Concession erst am 31. Januar 1847 erfolgte.

Das Anlagecapital war auf 13 500 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. mit 4 % Bauzinsen festgesetzt worden. Die Gesellschaft hatte aber bei der Begebung dieser mit Schwierigkeiten zu kämpfen, indem bei ungefähr dem fünften Theil der Actien die Ratenzahlungen in Folge der politischen Wirren nicht vollständig geleistet wurden; sie wollte deshalb noch während des Baues die Bahn an den Staat verkaufen, doch bewilligte dieser die gestellten Forderungen nicht.

Der Bau hatte 1846 begonnen; die erste Theilstrecke Magdeburg-Seehausen wurde am 7. Juli und die Strecke von Seehausen bis an das linke Elbufer am 5. August 1849 eröffnet, während die Elbbrücke (die Stadt Wittenberge und die gleichnamige Station der Berlin-Hamburger Bahn liegen auf dem rechten Elbufer) erst am 25. Oktober 1851 in Betrieb genommen werden konnte.

In Folge der vorerwähnten Ausfälle bei den späteren Ratenzahlungen auf die St.-Actien einerseits und Ueberschreitung des Voranschlags andererseits musste schon 1850 eine 5 procentige Anleihe im Betrage von 6 000 000 Mk. aufgenommen werden, deren Zinsfuss indess 1854 auf 4½ % herabgesetzt wurde. Alles in Allem stellte sich hiernach das Anlagecapital bei Abschluss der Baurechnung auf 18 794 508 Mk., so dass bei einer Gesammtlänge von 107 km auf 1 km 175 649 Mk. entfielen. Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass die Elbbrücke, welche in Holz hergestellt war, 1857 abbrannte; indess änderte sich durch die Wiederherstellung derselben nichts in der Höhe des concessionirten Anlagecapitals.

Obgleich die Linie ihrer geographischen Lage nach für den Verkehr von Hamburg nach Magdeburg und Leipzig berufen war, entsprach derselbe und mit ihm die Rentabilität des Unternehmens nicht den gehegten Erwartungen, so dass auf die St.-Actien, welche bis incl. 1851 Bauzinsen erhalten hatten, in den beiden nächsten Jahren gar keine und auch später nur unbedeutende Dividenden entfielen. Dieselben stellten sich während des selbstständigen Bestehens der Bahn, wie folgt:

pro	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	
	0	0	¼	1	½	½	1	1 1/10	2	1 1/6	1 5/24 %	im

Durchschnitt 0,80 %.

Mit dem 1. Januar 1863 ging die Bahn bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft durch Kauf in den Besitz der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft über. Dieselbe zahlte je nach Wahl der Actionäre 45 % = 270 Mk. pro Actie baar, resp. gewährte den nicht eingelösten eine feste Rente von 3 % bei gleichzeitiger Amortisirung derselben mit jährlich ½ %; die Anleihe übernahm sie ohne Umtausch als Selbstschuldner. Dass Magdeburg-Halberstadt eine den bisherigen Erträgnissen der Bahn gegenüber so hohe Rente zahlte, erklärt sich daraus, dass dieselbe zum Erwerb der Bahn gezwungen war, um die von ihr beabsichtigte Linie Berlin-Lehrte bauen zu können, da ihren Concessionsbedingungen nach neue Strecken nur in Anlehnung an bereits vorhandene eigene hergestellt werden durften. — Die Magdeburg-Wittenbergesche Gesellschaft hatte übrigens 1854 den Bau einer Zweigbahn über Salzwedel an die hannöversche Grenze gegen Uelzen beschlossen, doch ist dies Project erst später von der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft verwirklicht worden.

Als nunmehriger Bestandtheil des Magdeburg-Halberstädter Unternehmens ging die Bahn 1880 in den Besitz des preussischen Staats über, welcher hierbei in die Verpflichtungen der Magdeburg-

Halberstädter Gesellschaft bezüglich der Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahnpapiere eintrat. Von diesen sind inzwischen 1887 die 4½ procentigen Pr.-Obligationen in 3½ procentige Consols umgetauscht resp. der hierzu nicht angemeldete Rest per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt worden. Das Verhältniss der Magdeburg-Wittenbergeschen St.-Actien dagegen ist unverändert geblieben. Dieselben erhalten nach wie vor eine feste Rente von 3 %, welche ganzjährig am 2. Januar postnum. zur Auszahlung gelangt, und werden mit ½ % ohne Zinszuwachs amortisirt. Die Verloosung erfolgt im März auf 1. Juli. Verjährung der nicht abgehobenen Renten nach 4 Jahren und der ausgeloosten, zur Einlösung nicht präsentirten Actien nach 13 Jahren vom Tage der Fälligkeit ab gerechnet. In Umlauf befanden sich ult. März 1889 noch 11 812 200 Mk. Der Cours derselben betrug am 31. Dezember 1889 an der Berliner Börse 93 %.

Main-Weser-Bahn (Staatsbahn).

Unterm 6. Februar 1845 schlossen die der geographischen Lage nach betheiligten Staaten, und zwar das Kurfürstenthum Hessen-Cassel, das Grossherzogthum Hessen-Darmstadt und die freie Stadt Frankfurt a. M. einen Vertrag über die Erbauung einer Eisenbahn von Cassel über Treysa, Marburg, Giessen, Friedberg nach Frankfurt a. M. auf Staatskosten derartig, dass jeder der betheiligten Staaten die Kosten der auf sein Gebiet entfallenden Strecke zu tragen habe, und dass die späteren Ueberschüsse resp. Deficits nach dem Verhältniss dieser Beträge unter die drei Staaten getheilt werden sollten. Für Bau, Verwaltung und Betrieb der Bahn wurde eine gemeinschaftliche Direction in Cassel eingesetzt.

Der Bau begann am 6. August 1846; die erste Theilstrecke von Cassel bis Wabern wurde am 19. Dezember 1849, die ganze Linie in ihrer Gesammtausdehnung von 199 km aber am 15. Mai 1852 dem Verkehr übergeben. Hiervon war die 13,8 km lange Theilstrecke Cassel-Guntershausen gemeinschaftlich mit der einer Actiengesellschaft gehörenden Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn hergestellt worden.

Von der Gesammtlänge entfielen auf Hessen-Cassel 128 km, auf Hessen-Darmstadt 65 km und auf Frankfurt a. M. 6 km.

Ausser dem eigenen lebhaften Lokalverkehr fiel der Bahn zunächst und zwar von Anfang an auch der Berlin-Frankfurter Durchgangsverkehr zu, indem mit der erwähnten, bereits vorher eröffneten Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn das letzte Glied



der Linie Berlin-Halle-Eisenach-Bebra-Cassel hergestellt war. Hierzu kam ferner durch Eröffnung der hannöverschen Staatsbahnstrecke Hannover-Cassel in 1856 der Durchgangsverkehr von Hamburg, Bremen, Hannover und Magdeburg nach Frankfurt a. M. und weiter nach Süden, dagegen ging der Berliner Durchgangsverkehr an die 1868 eröffnete Bebra-Hanauer Bahn verloren, welcher Verlust sich nie wieder ausglich. Aber auch bezüglich des Verkehrs von Bremen, Hamburg, Hannover und Magdeburg erlitt die Bahn durch die 1876 erfolgte Eröffnung der preussischen Staatsbahnstrecke Bebra-Friedland Abbruch. Die anderen in ihrem Verkehrsgebiet gebauten Linien, wie Deutz-Giessen und Coblenz-Wetzlar, sind nicht von durchgreifendem Einfluss für ihren Verkehr geworden, da sie ihr theils Zuwachs des Verkehrs brachten, theils solchen entzogen.

Schon vom ersten vollen Betriebsjahr an bildete der Güterverkehr die Haupteinnahmequelle, und es sind dessen Haupttransportartikel Steinkohlen, Erze, Eisen, Erden, Steine, Getreide, Holz und Salz.

Das ursprünglich zu 46 284 000 Mk. veranschlagte Baukapital hatte sich bis ult. 1879 auf 53 228 616 Mk. erhöht, so dass 1 km zuletzt mit 267 480 Mk. belastet war. In den einzelnen Jahren hat sich das jeweilige Anlagecapital wie folgt verzinst:

pro	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861
	2,75	3,40	4,20	4,30	5	6,65	5,90	6,50	6,60	6,08 %
pro	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871
	6,63	6,96	6,71	6,08	6,24	7,43	8,05	6,33	8,12	8,25 %
pro	1872	1873	1874	1875	im Durchschnitt also 6,05 %.					
	6,06	5,54	3,81	7,53 %						

Der vorstehend in Procenten ausgedrückte Ueberschuss ist die Differenz zwischen den Bruttoeinnahmen und den laufenden Betriebsausgaben, doch sind von jenem alljährlich beträchtliche Summen zu Erneuerungen und Verbesserungen der Bahnanlagen und zu Erneuerung und Vermehrung der Betriebsmittel verwendet, auch öfters bedeutende Beträge auf das nächste Jahr in Einnahme überschrieben worden. Deshalb stellte sich der an die Staatskassen abgeführte Reinüberschuss häufig unvergleichlich niedriger und betrug im Verhältniss zum Anlagecapital

pro	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861
	2,70	3,15	3,80	2,70	3,80	6,40	5,55	5,31	6,14	5,30 %
pro	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871
	6,08	6,96	6,01	5,18	4,10	6,26	7,25	5,59	5,87	3,65 %
pro	1872	1873	1874	1875						
	6,50	2,47	3,39	4,60 %.						

Von 1876 ab sind die Beträge für Erneuerungen u. s. w. unter den Betriebsausgaben mit verrechnet, und es ergab der hiernach verbleibende Ueberschuss im Verhältniss zum Anlagecapital pro 1876: 5,20 %, 1877: 4,16 %, 1878: 3,46 % und 1879: 4,33 %. Der in diesen Jahren an die Staatskassen abgeführte Ueberschuss betrug pro 1876: 4,63 %, 1877: 3,42 %, 1878: 3,76 % und 1879: 4,09 %. Dass in den Jahren 1872 und 1878 mehr an die Staatskassen abgeliefert ist, als der eigentliche Ueberschuss ergeben hat, erklärt sich aus der Verschiedenheit der Ueberträge aus den vorhergegangenen auf die nachfolgenden Jahre.

Nach vorstehend Gesagtem müssen auch die Betriebsausgaben getrennt besprochen werden. In der ersten Periode bis 1875, wo wir es nur mit den reinen laufenden Betriebsausgaben zu thun haben, blieben dieselben bis 1871 fast immer unter 50 % der Bruttoeinnahme, von da ab stiegen sie hintereinander auf 53½, 60½, 66½, 77¼ % und gingen dann wieder auf 55¾ % zurück. In der zweiten Periode nach 1875, wo also die Aufwendungen für Erneuerungen mit inbegriffen sind, schwankten sie zwischen 66 und 70 %.

Durch die politischen Veränderungen des Jahres 1866 fiel der Antheil des Kurfürstenthums Hessen-Cassel und der freien Stadt Frankfurt a. M. an Preussen zu Eigenthum, doch übernahm dieses laut Vertrag vom 30. Mai 1868 auch den in Hessen-Darmstadt gelegenen Theil per 1. August desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb, und nunmehr wurde die ganze Bahn seitens Preussens der neu errichteten königl. Direction der Main-Weser-Bahn zu Cassel unterstellt. Schliesslich erwarb Preussen aber auch den Darmstädter Theil käuflich; derselbe ging laut Gesetz vom 7. März 1880 am 1. April desselben Jahres in das volle Eigenthum Preussens über, welches hierfür 17 250 000 Mk. zahlte. Dem gegenüber hatte das seitens des Grossherzogthums Hessen-Darmstadt aufgewendete directe Anlagecapital nur 16 460 000 Mk. einschliesslich der Aufwendungen aus den Betriebsüberschüssen aber 18 630 000 Mk. betragen. Hierauf wurde die besondere königl. Direction der Main-Weser-Bahn aufgelöst und die Linie der königl. preussischen Eisenbahndirection in Hannover unterstellt, innerhalb welcher sie ein besonderes Betriebsamt mit Sitz in Cassel bildet.

Mannheim-Karlsruhe.

(Rheinthalbahn.)

Bei der ersten Anlage von Eisenbahnen ging das Bestreben naturgemäss dahin, möglichst viel grosse Wohnplätze in das Eisenbahnnetz zu ziehen. Es entstanden dadurch gegen die directen Entfernungen erhebliche Umwege und manchmal eigenthümliche Verrenkungen der Bahnlinien, welche durch Abkürzungsbauten zu beseitigen später der Gegenstand neuer Eisenbahnunternehmungen werden musste. So war auch im Grossherzogthum Baden bei der ersten Anlage der von Mannheim ausgehenden Staatsbahn im Interesse der Städte Heidelberg, Bruchsal und Durlach ganz erheblich von der directen Linie Mannheim - Karlsruhe abgewichen worden; die Bahn bildete bei Heidelberg und Durlach zwei scharfe rechte Winkel. Hierdurch und durch die Wahl Heidelbergs zum südlichen Ausgangspunkt der Main-Neckar-Bahn war Mannheim, der wichtigste Handelsplatz und der Einwohnerzahl nach auch die grösste Stadt des Grossherzogthums Baden, empfindlich geschädigt, indem es auf diese Weise betreffs der Eisenbahnverbindungen mehr zum Endpunkt einer Sackbahn herab sank, anstatt Anfangs- und Centralpunkt des badischen Bahnnetzes zu werden. Die Folgen hiervon machten sich in der Entwickelung Mannheims zu Ungunsten der Stadt und ihres Handels sehr bemerkbar, und es gingen die Bestrebungen der dortigen Gemeindebehörde und Handelskammer schon längst auf Erbauung directer Bahnen nördlich nach Darmstadt und südlich nach Karlsruhe. Da bei der erstgedachten Linie der geographischen Lage nach das Grossherzogthum Baden nur wenig in Frage kam, das Grossherzogthum Hessen aber als weitaus mehr bei der Main-Neckar-Bahn interessirt und bei der Concurrenz seines Handelsplatzes Mainz mit Mannheim sich für eine directe Linie Darmstadt-Mannheim nicht erwärmen konnte, war bezüglich dieser Linie wenig zu thun; die südliche Linie Mannheim-Karlsruhe andererseits war wiederum geeignet, der bereits bestehenden badischen Staatsbahn empfindliche Concurrenz zu bereiten, und deshalb hatte auch dieses Project der grossherzoglich badischen Regierung gegenüber einen schwierigen Stand. So wurden denn die ersten definitiven Eingaben des Comités, welches sich zur Anstrebung der gedachten Bahn im Jahre 1865 gebildet hatte, dieselbe seitens des Staats herzustellen, mit Rücksicht auf die erwähnte Concurrenz und in Anbetracht dessen, dass das Staatsbudget durch anderweitige Staatsbahnbauten bereits hoch belastet sei, abschläglich beschieden,

für den Fall der Herstellung der Bahn durch Privatunternehmer aber unbeschränkter staatsseitiger Pachtbetrieb zur Bedingung gemacht. Nachdem diese Angelegenheit durch die politischen Vorgänge des Jahres 1866 kurze Unterbrechung erlitten hatte, trat das Comité Ende 1867 mit dem definitiven Concessionsgesuch heraus, und es wurde nun mit Gesetz vom 20. Februar 1868 die gedachte Bahn zur Ausführung an Privatunternehmer überlassen. Hierbei war mit Rücksicht auf die oben erwähnten Concurrenzverhältnisse gegenüber der Staatsbahn, abweichend von den übrigen badischen Privatbahnen, der staatsseitige Betrieb gegen eine feste jährliche Pacht von 145 000 Gulden und unbeschränkte, beliebige Benutzung der Bahn seitens der Staatsverwaltung ausbedungen, so dass sie Letzterer zur Entlastung der stark frequentirten alten Staatsbahnstrecke dienen konnte, ohne die Einnahmen der Staatsbahnverwaltung zu sehr zu schmälern. Gleichzeitig behielt sich der Staat das Recht vor, vom sechsten Betriebsjahr ab das Anlagecapital mit jährlich 5 % zu seinen Gunsten zu amortisiren, wodurch die Bahn nach 25 Jahren ohne weitere Entschädigung sein Eigenthum würde. Die Jahrespacht, welche eine Verzinsung des Anlagecapitals von ungefähr 4½ % repräsentirte, sollte hierbei im Verhältniss der amortisirten Beträge nach und nach vermindert werden. Da sich bei diesen Pachtbedingungen eine Actiengesellschaft zur Ausführung der Bahn nicht bildete, kam die Stadtgemeinde Mannheim selbst um Ertheilung der definitiven Concession ein und erhielt solche unterm 30. April 1868. Das Anlagecapital wurde hierbei auf 3 200 000 Gulden = 5 600 000 Mk. festgesetzt. Schon vor Erscheinen der definitiven Concession hatte sich die Berliner Discontogesellschaft dem Magistrat der Stadt Mannheim zur Finanzirung und Bauausführung erboten, und dieselbe war auch nach Eingang der Concession kurzer Hand, ohne irgendwie andere Concurrenten zu diesbezüglicher Bewerbung zuzulassen, mit Beidem betraut worden. Sie erhielt als Baupreis 3 200 000 Gulden 4½ procentiger, auf die Stadt Mannheim lautender Obligationen, hatte hierfür aber die Obligationen während der Bauzeit mit zu verzinsen.

Die Ausführung des Baues übertrug die Discontogesellschaft ihrerseits wieder an die finanziell und durch persönliche Verhältnisse mit ihr eng liirte Actiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb Henrichshütte bei Hattingen an der Ruhr.

Schon bald nach der Concession wurde das in dieser vorgesehene Pachtverhältniss durch Vertrag vom 12. Mai 1868 dahin geändert, dass die Bahn sofort bei Eröffnung in das volle Eigenthum des Staates gegen den gleichen Kaufpreis von 3 200 000 Gulden

übergehen sollte, indem der Staat seinerseits die $4^1/_2$ % Verzinsung der städtischen Obligationen mit ursprünglich 144 000 Gulden pro Jahr und die Amortisation derselben in der schon vorstehend angegebenen Weise übernahm.

Die Bahn, von dem Staatsbahnhofe Mannheim ausgehend und vor Karlsruhe bei dem Mühlburger Thore in die Karlsruhe-Maxauer Eisenbahn mündend, gelangte in einer Gesammtlänge von $61,_{98}$ km am 4. August 1870 zur Eröffnung. Vorerwähntem Vertrage gemäss ging sie hierbei sofort in das Eigenthum des Staates über; die definitive Ueberschreibung auf das Staatsärar konnte jedoch erst 1876 nach Abwickelung aller Grunderwerbsverhältnisse erfolgen.

Mannheim-Karlsruher Eisenbahnpapiere hat es nach Vorstehendem nicht gegeben.

Märkisch-Posener Eisenbahn.

Behufs Anstrebung einer Bahn von Posen nach Guben bildete sich 1862 ein Comité, das später sein Project noch auf eine Abgabelung aus dieser Linie nach Frankfurt a. O. ausdehnte. Zur Ausführung desselben constituirte sich 1866 die „Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft“ mit Sitz in Guben.

Das Anlagecapital von 43 500 000 Mk. war zu gleichen Theilen in St.-Actien à 300 Mk. mit 4 % Bauzinsen und amortisirbaren St.-Pr.-Actien à 600 Mk. mit 5 % Bauzinsen und demnächst 5 % event. nachzahlbarer Vorzugsdividende aufgelegt worden.

Nach Eingang der Concession vom 25. März 1867 begann der Bau noch in demselben Jahre; die Eröffnung erfolgte auf beiden Linien Posen-Bentschen-Guben und Bentschen-Frankfurt a. O. mit einer Gesammtlänge von 272 km gleichzeitig am 26. Juni 1870.

Zu erforderlichen Nachbauten und noch rückständigen Grunderwerbskosten nahm die Gesellschaft 1871 eine 5 procentige, 1878 aber auf $4^1/_2$ % convertirte Anleihe im Betrage von 3 000 000 Mk. auf.

Die Frankfurter Linie stellt eine directe Verbindung zwischen Posen und Berlin her und bringt gegen die frühere Route via Kreuz eine Abkürzung um circa 20 km. Trotzdem und obgleich die Gubener Linie schon 1872 in der Halle-Gubener Bahn Fortsetzung nach Westen fand, entwickelte sich der Verkehr dennoch schwach, so dass selbst die St.-Pr.-Actien erst von 1875 ab regelmässig Dividende erhalten konnten. Einschliesslich der statuten-

mässigen Nachzahlungen stellte sich dieselbe in den einzelnen Jahren, wie folgt:

	½ Jahr 1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880
pro	0	$2^1/_2$	$1^1/_2$	$3^1/_2$	$2^1/_3$	$3^1/_2$	$3^3/_4$	$4^1/_2$	5	5	$6^1/_4$ %

1881	1882
6	$5^{19}/_{20}$ %

im Durchschnitt also 3,98 %; es blieben somit 12,72 % rückständig.

Die St.-Actien hatten hiernach nie Dividende erhalten können.

1881 wurde der Gesellschaft die Concession zum Bau einer normalspurigen Secundärbahn von ihrer Station Opalenitza nach der industriereichen und besonders ihres Bieres wegen weit bekannten Stadt Grätz ertheilt. Die Eröffnung dieser 10 km langen Strecke erfolgte noch in demselben Jahre.

Hierzu hatte die Verwaltung das Privileg zu einer $4^1/_2$ procentigen Anleihe von 500 000 Mk. erhalten, doch ist dieselbe nicht begeben, vielmehr vom Staat der gleiche Betrag vorgeschossen worden.

Somit erreichte das Anlagecapital die Höhe von 47 000 000 Mk., mithin entfallen auf 1 km 166 666 Mk.

Noch in dem Jahre 1881 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft behufs Erwerb der Bahn in Unterhandlung, die auch ohne Schwierigkeiten dahin zum Abschluss führte, dass Letztere laut Gesetz vom 28. März 1882 am 1. Mai desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb des Staates à conto der Gesellschaft und am 1. Januar 1883 bei gleichzeitiger Auflösung dieser in das volle Eigenthum desselben überging, wobei sie der königlichen Direction Berlin unterstellt wurde, deren Betriebsamt Guben sie bildet. Der Staat zahlte für je 5 St.-Actien à 300 Mk. (= 1500 Mk.) 600 Mk. in 4 procentigen Consols und für je 8 St.-Pr.-Actien à 600 Mk. (= 4800 Mk.) 5700 Mk. in 4 procentigen Consols, plus einer baaren Zuzahlung von 6 Mk. für jede St.-Pr.-Actie.

Es stellte sich demnach der Erwerb für denselben, wie folgt:

für 21 750 000 Mk. St.-Actien	8 700 000 Mk.	in 4 procentigen Consols
„ 21 750 000 Mk. St.-Pr.-Actien	25 828 125 Mk.	in 4 „ „
plus	217 500 Mk.	baare Zuzahlung
in Summa	34 745 625 Mk.	

wozu noch die Anleihe von 1871 mit umlaufend 2 840 400 Mk. kam. Ausserdem hatte der Staat selbst, wie oben angegeben, eine Forderung von 500 000 Mk. an die Gesellschaft. An Fonds fielen ihm 1 272 346 Mk. zu.

Die rückständigen Dividenden für die St.-Pr.-Actien zahlte der Staat nicht; die Amortisation der Letzteren hatte bei den geringen Erträgen noch nicht beginnen können.

Bei Uebergang der Bahn in den Besitz des Staats betrug der Zinsfuss der ausgegebenen Pr.-Obligationen $4^1/_2$ %. Zunächst wurde derselbe per 1. Januar 1886 auf 4 % herabgesetzt, in 1887 aber bereits der Umtausch der Obligationen in $3^1/_2$ procentige Consols bewirkt, nachdem die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt worden waren.

Märkisch-Posener Eisenbahnpapiere giebt es demnach nicht mehr im Verkehr.

Mecklenburgische Eisenbahn.

Schon in dem Staatsvertrage über Erbauung der Berlin-Hamburger Eisenbahn vom 8. November 1841 war bereits die Anlage einer Zweigbahn aus dieser nach der mecklenburgischen Haupt- und Residenzstadt Schwerin vorgesehen worden. Die gedachte Eisenbahngesellschaft stiess aber sogar bei Aufbringung des Baucapitals für die Hauptlinie auf Schwierigkeiten und konnte daher das Zweigbahnproject nicht weiter verfolgen; so blieb es den interessirten Kreisen des Grossherzogthums überlassen, auf anderweitige Herstellung der gewünschten Schienenverbindung bedacht zu sein. Nachdem die Ausführung der Berlin-Hamburger Bahn gesichert war, machten sich aber innerhalb des Grossherzogthums bald die Bestrebungen nach grösseren Eisenbahnlinien rege; in erster Linie drängten die beiden Seestädte Rostock und Wismar auf Schienenverbindungen mit jener Bahn. Gegenseitige Eifersüchteleien verzögerten jedoch vorerst den Fortgang der Angelegenheit, und deshalb beschloss Se. Königliche Hoheit der Grossherzog, zunächst wenigstens die Linie Hagenow-Schwerin auf landesherrliche Kosten herzustellen, um der Landeshauptstadt bereits jetzt die Segnungen des neuen Verkehrsmittels zuzuwenden und wenigstens den Anfang zu den als erforderlich erachteten Schienenverbindungen nach den Seestädten zu gewinnen. Noch ehe aber der Bau von Hagenow-Schwerin in Angriff genommen wurde, drängten Hamburger und Altonaer Handelshäuser, behufs Erlangung von Eisenbahnverbindungen mit den mecklenburgischen Seestädten, diese zur Entscheidung, und es bildeten sich nun unter namhafter Betheiligung der gedachten Handelshäuser am Anlagecapital 1845 kurz hintereinander die Hagenow-Schwerin-Rostocker, die Schwerin-Wismarsche sowie im

Interesse des Binnenhandels, dessen Hauptplatz die Stadt Güstrow ist, als dritte die Güstrow-Bützower Eisenbahngesellschaft. In Folge dessen gab der Landesherr die Absicht, Hagenow-Schwerin auf Höchsteigene Kosten zu bauen, auf und überliess die Ausführung auch dieser Linie der erstgenannten Gesellschaft. Nachdem Letztere auf der Theilstrecke Hagenow-Schwerin am 1. Dezember 1845 bereits mit den Erdarbeiten begonnen und ebenso wie auch die beiden anderen Gesellschaften je 40 % des Anlagecapitals eingefordert hatten, beschlossen alle drei im eigenen und gegenseitigen Interesse ihre Verschmelzung zu nur einer Gesellschaft. Sie erhielten hierzu unterm 10. März 1846 die landesherrliche Genehmigung bei gleichzeitiger Uebertragung der den einzelnen Gesellschaften ertheilten Concessionen an die neue, die „Mecklenburgische Eisenbahngesellschaft“, welche ihren Sitz in Schwerin nahm. Hierbei wurde die Trace der Linie nach Wismar dahin festgestellt, dass diese von der Rostocker Linie erst in Kleinen abzweigen sollte.

Das Anlagecapital war auf 13 050 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk mit 4 % Bauzinsen festgesetzt worden. In der Concession war die Bildung eines Reservefonds vorgesehen, doch sollte derselbe nur bei einem wirklichen Reinertrage dotirt und bis auf 10 % des Grundcapitals angesammelt werden. Ausserdem war in dieser festgesetzt, dass nie mehr als 10 % Dividenden zur Auszahlung gelangen dürften, der etwaige Mehrertrag sollte mit 1 % zur Amortisation des Actiencapitals durch freihändigen Ankauf der Actien, der weitere Rest aber zum Nutzen der Eisenbahnanlage selbst und zur Herabsetzung der Tarifpreise verwendet werden. Der Postverwaltung gegenüber war der Gesellschaft die Verpflichtung des unentgeltlichen Transports der Briefe, Gelder und Päckereien bis zu 4 Pfund herauf sowie des Postbegleitpersonals auferlegt, während für die Packetsendungen über 4 Pfund Zahlung nach den niedrigsten Tarifsätzen erfolgen sollte. Endlich hatte sich die Regierung das Ankaufsrecht nach Ablauf von 30 Jahren gegen den 25fachen Betrag der durchschnittlichen Dividende aus den letzten fünf Jahren vorbehalten; im Uebrigen aber war die Concessionsdauer eine unbeschränkte.

Nachdem, wie schon gesagt, der Bau auf der Strecke Schwerin-Hagenow bereits vor Bildung der neuen Gesellschaft begonnen worden war, wurde diese Strecke am 1. Mai 1847 und Schwerin-Wismar am 12. Juli 1848 dem Verkehr übergeben. Zur Fertigstellung der übrigen Strecken erwies sich aber das ursprüngliche Anlagecapital als unzulänglich, weshalb die Gesellschaft die Aufnahme einer Anleihe beschloss. Die Realisirung derselben stiess

indess wegen der politischen Unruhen auf Schwierigkeiten, und nun übernahm Se. Königliche Hoheit der Grossherzog unterm 23. Juli 1849 unter Verhaftung der Domäneneinkünfte die Garantie auf Zinsen und Tilgung für eine Anleihe von 4 800 000 Mk. So mit neuen Mitteln ausgerüstet, konnte die Gesellschaft den Bau wieder energisch in die Hand nehmen, so dass die Reststrecken Kleinen-Rostock und der Zweig nach Güstrow am 30. Mai 1850 dem Verkehr übergeben wurden. Da sich wider Erwarten wegen der misslichen Geldverhältnisse der Bau in die Länge gezogen hatte, reichten aber die disponiblen Mittel auch zur Auszahlung der statutenmässigen Bauzinsen nicht hin, und die Gesellschaft gab nun an Zahlungsstatt für die rückständigen Zinsen 4 procentige amortisirbare Prioritätsactien im Betrage von 1 044 000 Mk. Hiernach stellte sich das verwendete Gesammtanlagecapital auf 18 894 000 Mk., mithin bei einer Gesammtlänge von 145,1 km pro 1 km auf 130 213 Mk. Der Zinsfuss der Pr.-Obligationen wurde 1856 von $4\frac{1}{2}$ % auf 4 % herabgesetzt.

Die Entwickelungsperiode des Unternehmens fiel in die für Handel und Wandel trübe Zeit der politischen Unruhen, deren Nachwehen sich noch viele Jahre fühlbar machten. Ausserdem ist das Verkehrsgebiet der Bahn dünn bevölkert, und es fehlen ihm grosse Consumtions- und Productionsplätze, damit aber auch die Massentransporte. Der Verkehr beruhte demnach hauptsächlich nur auf der allerdings in hoher Blüthe stehenden Landwirthschaft und Viehzucht. Etwas günstiger gestalteten sich die Verhältnisse nach Eröffnung der für Rechnung des Landesherrn gebauten Linie von Güstrow bis an die preussische Grenze gegen Stettin, womit der Bahn der zuerst allerdings auch nur bescheidene Durchgangsverkehr zwischen Stettin einerseits und Lübeck-Hamburg andererseits zufiel. Trotz der geringen Capitalsbelastung des Unternehmens, und obgleich auch die Betriebsausgaben durchschnittlich bloss 60 % der Bruttoeinnahme erforderten, erbrachten die einzelnen Jahre in Folge des schwachen Verkehrs doch nur geringe Dividende und zwar:

pro	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859
	$\frac{1}{4}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{3}{4}$	$1\frac{1}{4}$	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$	2	2	$1\frac{1}{2}$ %
pro	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868
	$2\frac{1}{8}$	$2\frac{7}{8}$	$2\frac{1}{3}$	$2\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	3	3	$2\frac{1}{2}$	3 %
pro	1869	im Durchschnitt 2,08 %.							
	$3\frac{1}{4}$ %								

Im Jahre 1856 hatte die Gesellschaft den Weiterbau von Güstrow östlich über Neubrandenburg bis an die preussische Grenze gegen Stettin ihrerseits ins Auge gefasst, hierzu aber eine Landes-

beihülfe zum Baucapital resp. eine Zinsgarantie für dasselbe beansprucht. Da ihr Beides in Folge der ablehnenden Haltung der Stände verweigert werden musste, liess sie selbst dieses Project fallen, und es wurde nun, wie wir bereits oben kurz erwähnt, später mit Eröffnung in 1864/67 auf landesherrliche Kosten ausgeführt.

Nachdem aber auch im Westen des Bahngebiets die Ausführung der Linie Kleinen-Lübeck auf landesherrliche Kosten beschlossen worden war, musste es im Interesse des Landesherrn liegen, auch das Netz der „Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft" an sich zu bringen, und es wurden dieser als Kaufpreis für die Actien eine feste Rente von $3\frac{1}{2}$ % oder aber Umtausch derselben in gleichwerthige grossherzogliche Obligationen und Uebernahme der Prioritätsactien und Prioritätsobligationen als Selbstschuldner geboten. Die Gesellschaft forderte jedoch trotz der bisherigen Durchschnittsdividende von nur $2\frac{1}{12}$ % in Veranschlagung der zu erhoffenden Erstarkung des Durchgangsverkehrs eine feste Rente von 4 %. Schliesslich wurde eine Einigung dahin erzielt, dass die St.-Actien ausser den bereits gebotenen $3\frac{1}{2}$ procentigen grossherzoglichen Obligationen gleichen Nennwerthes eine Convertirungsprämie von 30 Mk. pro Actie erhielten. Auf dieser Grundlage ging die Bahn laut Kaufvertrag vom 20. April 1870 mit Rechnung vom 1. Januar am 28. Mai desselben Jahres in das landesherrliche Eigenthum über, wobei diesem die Fonds im Betrage von 556 587 Mk. mit zufielen. Von den Pr.-Actien waren zu diesem Zeitpunkt noch 729 600 Mk. und von den Pr.-Obligationen noch 4 104 900 Mk. im Umlauf.

Das Bahnnetz wurde zusammen mit den bereits vorher in landesherrlichem Besitz befindlichen Linien Güstrow-preussische Grenze und Lübeck-Kleinen der neu errichteten grossherzoglichen Eisenbahndirection in Schwerin unterstellt und dem ganzen Netz der Gesammtname „Grossherzogliche Friedrich-Franz-Bahn" beigelegt.

Bezüglich des Begriffs „landesherrliches Eigenthum" verweisen wir auf die Erklärung Seite 72.

Nachdem der Rest der Pr.-Obligationen per 1. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt und die planmässige Tilgung der Pr.-Actien inzwischen beendet ist, **giebt es keine Papiere der ehemaligen „Mecklenburgischen Eisenbahn" mehr im Verkehr.**

Mehltheuer-Weidaer Eisenbahn.

Im Jahre 1872 constituirte sich eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Plauen i. V. behufs Erbauung einer directen Eisenbahn von Weida (Station der Thüringischen Zweigbahn Gera-Eichicht) nach Mehltheuer (Station der sächsischen Staatsbahnlinie Leipzig-Hof), welche zunächst eine Abkürzung für den Verkehr von Leipzig und Halle nach Hof und Eger erbringen und gleichzeitig einen überaus industriereichen Landstrich erschliessen sollte. Die Gesellschaft erhielt im März 1872 seitens der der geographischen Lage nach betheiligten Regierungen des Königreichs Sachsen, des Grossherzogthums Sachsen-Weimar und des Fürstenthums Reuss ä. L. die Concession zum Bau der $34{,}5$ km langen Linie und nahm den Bau noch in demselben Jahr in Angriff.

Das Anlagecapital war auf

5 250 000	Mk.	in St.-Actien und
5 250 000	„	in 5 procentigen Pr.-Obligationen

Summa 10 500 000 Mk. festgesetzt worden, doch traten schon bei Begebung der Letzteren und bei den Einzahlungen auf die Ersteren Schwierigkeiten ein. Da es in Folge dessen an flüssigen Baarmitteln fehlte, musste bereits 1874 der Bau eingestellt werden, wurde aber nach augenblicklicher Klärung der Verhältnisse 1875 und zwar diesmal durch Dr. Strousberg wieder aufgenommen. Wie bekannt, verhüllte aber auch diesem genialen Eisenbahnunternehmer in jener Zeit Fortuna ihr Antlitz, und es verwickelten sich darauf auch die Verhältnisse der Gesellschaft derartig, dass für das zweite Halbjahr 1875 selbst die Zinsen der Pr.-Obligationen nicht mehr gezahlt werden konnten, während die Bauzinsen der St.-Actien schon ab 1874 rückständig waren. Auf die Klage der Gläubiger wurde 1876 der Concurs über das Unternehmen verhängt und die Gründer desselben sogar zur Untersuchung gezogen, die jedoch 1879 mit deren Freisprechung endete. Inzwischen hatte das Königreich Sachsen 1878 die unfertige Bahn für 450 000 Mk. im Concursverfahren gekauft und vollendete dieselbe schliesslich gegen Ende des Jahres 1883. Der Staat hat die Linie jedoch nur als Secundärbahn ausgebaut, da seiner leistungsfähigen Bahn Leipzig-Hof gegenüber die geringe Abkürzung der neuen Strecke zu wenig ins Gewicht fiel.

Aus der Liquidationsmasse erhielten selbst die Pr.-Obligationen nur $11\frac{1}{3}$ % ihres Nominalwerths = 34 Mk. pro Stück, so dass

die St.-Actien ganz leer ausgingen und mithin völlig werthlos sind.

Mehltheuer-Weidaer Eisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.

Muldenthalbahn

siehe unter Wurzen-Glauchau.

München-Augsburger Eisenbahn.

Im Jahre 1835 noch vor Eröffnung der Nürnberg-Fürther Eisenbahn bildeten sich innerhalb Bayerns auch zu München und Augsburg Vereine, welche sich die Anlage von Eisenbahnen im Königreiche überhaupt zum Zweck stellten und naturgemäss zunächst auf eine solche zwischen den beiden genannten Städten bedacht waren. Die königliche Regierung stand diesem Project von Anfang an wohlwollend zur Seite, liess ihrerseits auch die allgemeinen Vorarbeiten ausführen, und hierauf erfolgte unterm 18. Juni 1836 die königliche Genehmigung zur Anlage einer Eisenbahn von München über Lochhausen nach Augsburg durch eine Actiengesellschaft.

Während die Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth auf Grund eigens für sie erlassener Verordnungen und Bestimmungen gegründet und gebaut worden war und des den Grunderwerb so sehr erleichternden Expropriationsgesetzes noch entbehrt hatte, gab das München-Augsburger Project Veranlassung zum Erlass allgemein gültiger Verordnungen für die im Königreich zu erbauenden Eisenbahnen; es waren dies die Fundamentalbestimmungen für die Eisenbahnstatuten vom 28. September 1836 und das Gesetz, die Zwangsabtretung von Grundeigenthum für öffentliche Zwecke betreffend, vom 17. November 1837.

Inzwischen hatte sich die München-Augsburger Eisenbahngesellschaft mit Sitz in München und einem Grundcapital von 3 000 000 Gulden in St.-Actien à 500 Gulden gebildet und unterm 3. Juli 1837 die Bestätigung ihrer Specialstatuten erhalten. Am 9. Februar 1838 wurde mit dem Bau begonnen und die erste Theilstrecke vom Bahnhof Augsburg bis zur Lechbrücke in einer Länge von 2,5 km am 3. September desselben Jahres eröffnet, zunächst aber nur mit Pferden betrieben; sie diente hierbei speciell den Interessen des stehenden Militärlagers auf dem Lechfelde und wurde im Uebrigen gewissermassen nur als Vergnügungsbahn benutzt.

Die während des Baues herrschende nasse Witterung liess noch rechtzeitig erkennen, dass die Brücken und Durchlässe sämmtlich in zu kleinen Dimensionen entworfen waren. Durch die hierdurch erforderliche Abänderung der Pläne und der bereits ausgeführten Bauten verzögerte sich die Fertigstellung der Bahn derartig, dass die Theilstrecke von München bis Lochhausen am 1. September 1839 und die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von 61,85 km erst am 4. Oktober 1840 dem Verkehr übergeben werden konnte. Die gegen den Voranschlag unvergleichlich höheren Grunderwerbskosten und die mit Rücksicht auf die Bewässerungsverhältnisse erforderlich gewordenen umfangreicheren Bauten sowie der Umstand, dass bei der ersten Veranschlagung des Anlagecapitals die Bauzinsen nicht mit in Ansatz gekommen waren, bedingten einen Mehrbedarf von 1 100 000 Gulden. Die Gesellschaft wandte sich deshalb wegen eines Zuschusses oder Vorschusses aus Staatsmitteln an die Regierung, wurde aber abschlägig beschieden, erhielt jedoch die Genehmigung zur Aufnahme einer Anleihe, welche dann auch in der genannten Höhe mit einem Zinsfuss von 4 % zu Stande kam. Ausser dieser wurden Ende 1841 noch 4½ procentige Pr.-Actien im Betrage von 100 000 Gulden ausgegeben, und somit stellte sich das Anlagecapital auf 4 200 000 Gulden = 7 194 600 Mk., mithin für 1 km auf 116 323 Mk.

Die Gesellschaft hatte als Geschäftsjahr die Zeit vom 1. Oktober des laufenden bis zum letzten September des folgenden Jahres angenommen. Betreffs der Betriebseinrichtung ist besonders hervorzuheben, dass in der ersten Zeit Nachtfahrten mit Pferdebetrieb eingerichtet waren, aber bald wieder aufgehoben wurden, sowie dass von Anfang an vier Wagenklassen eingeführt waren, die unterste gleichfalls bald wieder einging und endlich, dass die Reisenden ihre eigenen Kutschwagen benutzen konnten gegen Zahlung des Personengeldes zweiter Klasse und des tarifmässigen Frachtsatzes für die Wagen.

Hielt auch der Verkehr der München-Augsburger Bahn keinen Vergleich mit dem der Nürnberg-Fürther aus, da die beiden Endpunkte bei der bedeutend grösseren Entfernung voneinander bei Weitem nicht den innigen wechselseitigen Verkehr hatten wie Nürnberg und Fürth und die Zwischenstationen nicht besonders in die Wagschale fielen, so gestaltete er sich doch wenigstens derartig, dass von Anfang an alljährlich ein nennenswerther Ueberschuss verblieb, zumal die Betriebsausgaben, welche im ersten Jahre 1840/41 mit 59 % der Bruttoeinnahme eingesetzt hatten, sich nach und nach auf 48 % ermässigten; dementsprechend konnten, ob-

gleich die Gesellschaft schon vom ersten Betriebsjahre an mit Bedienung der 4 procentigen Anleihe belastet war, folgende Dividenden an die St.-Actien vertheilt werden:

pro 1840/41	1841/42	1842/43	1843/44	im Durchschnitt
$2^1/_2$	3	$3^1/_2$	$2^1/_2$ %	2,87 %.

Die Haupteinnahmequelle hatte wie bei fast allen deutschen Bahnen jener Zeit der Personenverkehr erbracht; derselbe war jedoch in sich zunächst von Jahr zu Jahr zurück gegangen, während der Güterverkehr stieg. Im Betriebsjahr 1843/44 trat aber auch bei diesem und zwar ein derartiger Rückgang ein, dass sich die Dividende um ein volles Procent verringerte. Hierdurch wurden die Gesellschaftsvorstände vorzeitig entmuthigt; ausserdem aber schwebte ihnen plötzlich die Möglichkeit eines Krieges oder anderer Verkehrshemmnisse vor, und andererseits glaubten sie wieder auf Legung des zweiten Gleises Bedacht nehmen zu müssen, wodurch sich die Erhöhung des Anlagecapitals erforderlich machen würde. Als sich nun die königl. bayerische Regierung für den Bau der Linie Hof-Bamberg-Augsburg-Lindau auf Staatskosten entschlossen hatte und auch den Schienenweg nach der Hauptstadt des Landes in eigener Hand haben, hierzu aber die München-Augsburger Privatbahn ankaufen wollte, wurden die Gesellschaftsvorstände der Letzteren durch die vorstehend entwickelten Gesichtspunkte bestimmt, sich ihrerseits sofort zu Gunsten des seitens der Regierung gewünschten Verkaufs der Bahn an den Staat zu entscheiden, und so gelang es auch ihren Vorstellungen, die Gesellschaft in der Generalversammlung vom 12. August 1844 zur Annahme der staatsseitigen Offerte zu bestimmen, so dass die Bahn am 1. Oktober desselben Jahres in Besitz und Verwaltung des Staats überging. Derselbe zahlte je nach Wahl der Actionäre die St.-Actien zum Nennwerthe baar aus oder tauschte sie in $3^1/_2$ procentige Staatsobligationen gleichen Nennwerths um, gewährte aber ausserdem als Entschädigung für den in Zukunft in Aussicht gewesenen höheren Gewinn eine baare Zuzahlung von insgesammt 200 000 Gulden, so dass auf die Actie à 500 Gulden noch extra $33^1/_3$ Gulden = $6^2/_3$ % des Nominalwerths entfielen. Gleichfalls übernahm der Staat die Anleihen der Gesellschaft als Selbstschuldner und demnach stellte sich der Kaufpreis im Ganzen auf 4 400 000 Gulden.

Da inzwischen auch diese Pr.-Obligationen seitens des bayerischen Staats eingelöst worden sind, giebt es München-Augsburger Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

München-Salzburger Eisenbahn.

In derselben Zeit, in welcher die bereits auf Seite 220/21 behandelten Projecte Augsburg-Lindau und Augsburg-Nürnberg sowie die München-Augsburger Eisenbahn geplant worden, stellte man auch das Project einer Eisenbahn von München nach Salzburg auf behufs Verbindung Bayerns mit Oesterreich. Zur Ausführung derselben bildete sich auch 1836 bereits eine Actiengesellschaft, indess wandte sich das Privatcapital diesem Project nicht in der erforderlichen Weise zu, so dass sich die Gesellschaft, noch im Stadium der Vorarbeiten begriffen, wieder auflösen musste. Der zweite Anlauf zur Verwirklichung dieses Projectes wurde 1850 genommen. Es bildete sich unter Führung des Fabrikbesitzers von Maffei in München der auf Seite 33 näher besprochene Verein, doch auch dieser kam nicht über die allerersten Bauarbeiten hinaus. Er musste sich wieder auflösen, da bei seiner inneren Einrichtung die durch Staatsverträge mit Oesterreich vereinbarte Zeit der Eröffnung unmöglich inne gehalten werden konnte. Deshalb übernahm 1852 die bayerische Staatsverwaltung die Ausführung dieser Linie selbst, welche dann 1860/61 eröffnet wurde.

Bis zur Ausgabe von München-Salzburger Eisenbahnpapieren war weder die erste Actiengesellschaft noch der spätere Verein gekommen.

Münster-Enscheder Eisenbahn.

Nachdem sich bereits 1861 ein Comité zur Betreibung eines derartigen Projectes und dann 1863 eine Gesellschaft holländischer Capitalisten unter dem Namen der „Westfälisch-Holländischen Eisenbahngesellschaft“ zum Bau einer Bahn von Enschede in Holland über Gronau-Münster-Bielefeld-Detmold nach Carlshafen mit Zweigen nach Rheine und nach Rheme zur Vermittelung des Verkehrs zwischen Holland und Mittel- und Süddeutschland, sowie speciell auch mit dem Ruhrkohlenrevier gebildet, sich vor Verwirklichung des Projectes aber wieder aufgelöst hatte, constituirte sich 1870 eine neue Gesellschaft zum Bau einer Bahn von Münster über Gronau bis an die Grenze gegen Enschede, bei gleichzeitigem Weiterbau seitens der niederländischen Staatsbahn bis Enschede. Die preussische Gesellschaft nahm ihren Sitz in Burgsteinfurt und erhielt unterm 23. Dezember 1871 die Allerhöchste Concession. Das Anlagecapital war auf 3 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk.

und 4 050 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. festgesetzt worden bei zunächst 5 % Bauzinsen für beide Actiensorten und einer 5procentigen Vorzugsdividende für die St.-Pr.-Actien mit Recht auf Nachzahlung, sowie unter Bewilligung einer bedingungsweise zurückzuzahlenden Bausubvention seitens des preussischen Staates im Betrage von 462 000 Mk. Die Ausführung des Baues wurde der Baugesellschaft Plessner in Generalentreprise übertragen und von dieser 1872 begonnen. Nachdem die finanziellen Verwickelungen derselben die Lösung dieses Vertrages erforderlich gemacht hatten, beschloss die Eisenbahngesellschaft, den Bau in eigener Regie weiterzuführen und zur Vollendung desselben eine Anleihe von 960 000 Mk. aufzunehmen. Da es ihr aber nicht gelang, dieselbe unterzubringen, bewarb sie sich beim Staat um Uebernahme einer Zinsgarantie. Die Unterhandlungen hierüber führten schliesslich dahin, dass der Staat die Fertigstellung der Bahn und hierauf auch Verwaltung und Betrieb derselben à conto der Gesellschaft sowie die volle Zinsgarantie der auf 2 100 000 Mk. normirten und 1875 emittirten $4\frac{1}{2}$ procentigen Anleihe übernahm unter Beding der Rückzahlung der etwa erforderlichen Zuschüsse plus 5 % Zinsen aus den Reinerträgen späterer Jahre, sowie einer Superdividende an den Staat im Betrage des dritten Theils der etwaigen Ueberschüsse über 4 % Dividende. Weiterhin wurde hierbei bestimmt, dass der Staat die Bahn bereits nach zehn Jahren ab Eröffnung gegen Uebernahme sämmtlicher Schulden und Zahlung des fünffachen Betrages des Reinüberschusses der letzten fünf Jahre abzüglich der etwaigen Schulden an den Staat einerseits resp. der an diesen etwa gezahlten Superdividende andererseits zu Eigenthum erwerben konnte. Hierbei sei bemerkt, dass die Gesellschaft die im Juli 1874 fälligen Bauzinsen nicht mehr hatte zahlen können und ausserdem eine Schuldenlast von 1 840 500 Mk. hatte. Der Bau sowie später auch Verwaltung und Betrieb wurden der damaligen königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn in Münster übertragen, und von dieser die 58,7 km lange Strecke am 30. September 1875 eröffnet.

Obgleich die Bahn einen sehr industriereichen Landstrich beherrscht und eine directe Verbindung nach Holland und, unter Benutzung des eisfreien Hafens Harlingen, weiterhin nach England bildet, entwickelte sich der Verkehr doch nur äusserst schwach, so dass der Staat auf Grund der übernommenen Zinsgarantie alljährlich Zuschüsse leisten musste, die bis zur Verstaatlichung der Bahn incl. der vertragsmässigen Zinsen die Höhe von 1 466 731 Mk. erreichten. Demnach hatten Stamm- und St.-Pr.-Actien nie Dividende

erhalten können, vielmehr waren sogar noch die einmaligen Bauzinsen von 5 % an beide Actiensorten rückständig geblieben, was zusammen mit den für $8^1/_4$ Jahre rückständigen $41^1/_4$ % Dividende der St.-Pr.-Actien bei Ankauf der Bahn durch den Staat 1 985 625 Mk. ausmachte. Das Anlagecapital stellte sich, da in Folge der Plessnerschen Insolvenz St.-Actien im Betrage von 750 000 Mk. caduzirt werden mussten, auf 7 400 000 Mk., mithin für 1 km auf 126 064 Mk. Nachdem die Gesellschaft bereits 1879 die Bahn dem Staat gegen eine feste Rente von $^1/_2$ % für die St.-Actien und 1 % für die St.-Pr.-Actien zum Kauf angeboten, dieser aber die Offerte als zu hoch abgelehnt hatte, erwarb derselbe die Bahn laut Gesetz vom 23. Februar 1885 mit Rechnung vom 1. April 1884 am 1. April 1885 bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft zu vollem Eigenthum gegen Zahlung von 150 Mk. in 4procentigen Consols für je 8 St.-Actien à 300 Mk. = 2400 Mk. und ebenfalls 150 Mk. in 4procentigen Consols für je 2 St.-Pr.-Actien à 600 Mk. = 1200 Mk., was einer Rente von $^1/_4$ resp. $^1/_2$ % entspricht.

Obgleich dieser Preis ja äusserst niedrig erscheint, bleibt zu berücksichtigen, dass der Staat nach dem Betriebsüberlassungsvertrage von 1875 berechtigt gewesen wäre, die Bahn schon am 1. Oktober 1885 gegen einfache Uebernahme der Schulden zu erwerben, so dass hiernach die Actien gar nichts erhalten hätten. Der Kaufpreis stellt sich nach Obigem, wie folgt:

für 2 250 000 Mk. St.-Actien 140 625 Mk. in 4 procentigen Consols
für 4 050 000 Mk. St.-Pr.-Actien 506 250 Mk. in 4 „ „

Summa 646 875 Mk.

Hierzu kam noch die $4^1/_2$ procentige Anleihe im Betrage von 2 100 000 Mk., welche noch voll im Umlauf war.

Die Forderung des Staats an die Bahn aus der Zinsgarantie wurde selbstredend hinfällig, andererseits aber auch die Nachzahlung der rückständigen Bauzinsen und statutenmässigen Dividenden an die St.-Pr.-Actien.

An Fonds fielen dem Staat 337 787 Mk. zu.

Nach Auflösung der königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn war die Strecke zunächst der königl. Eisenbahndirection Hannover, später aber der zu Köln (rechtsrheinisch) unterstellt worden, zu deren Betriebsamt Münster (Münster-Emden) sie gehört.

Nach Verstaatlichung der Bahn setzte die Regierung zunächst per 1. Januar 1886 den Zinsfuss der Anleihe von $4^1/_2$ auf 4 % herab, tauschte in 1887 aber die Pr.-Obligationen derselben in

$3^1/_2$ procentige Consols um und kündigte die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung.

Münster-Enscheder Eisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.

Münster-Hammer Eisenbahn.

Im Interesse der als Hauptstadt der preussischen Provinz Westfalen wichtigen Stadt Münster bildete sich, nachdem der Bau der Köln-Mindener Eisenbahn gesichert, eine besondere Gesellschaft mit Sitz in Münster behufs Herstellung einer Eisenbahn von dieser Stadt nach Station Hamm der Köln-Mindener Eisenbahn und erhielt unterm 19. Januar 1846 die Allerhöchste Concession.

Das Anlagecapital war auf 3 900 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit zunächst 4 % Bauzinsen festgesetzt worden, der Bau noch in demselben Jahre begonnen und die 35 km lange Bahn am 26. Mai 1848 dem Verkehr übergeben, doch blieb dieser in Folge der unruhigen Zeiten weit hinter den gehegten Erwartungen zurück.

Zur Rückzahlung eines aus der Staatskasse erhaltenen Darlehens nahm die Gesellschaft mit Privileg von 1851 ein $4^1/_2$ procentige Anleihe im Betrage von 600 000 Mk. auf, so dass das Gesammtanlagecapital sich auf 4 500 000 Mk. oder für 1 km auf 128 543 Mk. stellte.

Bei dem rein lokalen Charakter der Bahn, der bezüglich des Handels und der Industrie nur geringen Bedeutung von Münster sowie den bereits erwähnten Zeitverhältnissen, die noch lange fühlbar waren, blieben die Erträge trotz der billigen Herstellung der Bahn nur gering, und es erhielten die St.-Actien

pro 1849	1850	1851	1852	1853	1854	im Durchschnitt 2,96 %.
$2^2/_3$	$3^1/_4$	2	$2^7/_8$	$3^1/_4$	$3^3/_4$ %	

1852 beschloss die Gesellschaft die Abtretung ihres Unternehmens an den Staat, doch versagte dieser zu dem hierüber mit der Direction der Westfälischen Staatseisenbahn vereinbarten Vertrag vom 18. Dezember 1851 die Genehmigung, und erst 1853 kam eine neue Vereinbarung mit demselben zu Stande, inhaltlich welcher die Bahn laut Gesetz vom 30. April 1855 mit Rechnung ab 1. Januar desselben Jahres gegen Zahlung einer 4 procentigen festen Rente an die St.-Actien und Uebernahme der Anleihe von 600 000 Mk. in das Eigenthum des Staates überging, worauf sich die Gesellschaft auflöste.

Zu diesem der Durchschnittsdividende gegenüber hohen Kaufpreis entschloss sich der Staat, weil ihm an Erwerbung der Linie als Mittelglied der von ihm projectirten, ganz Westfalen durchziehenden Bahn von der hessischen Grenze bei Warburg bis Rheine gelegen sein musste, und es wurde auch bei Uebernahme die Bahn mit der vorgenannten Strecke zur königl. Westfälischen Eisenbahn mit Direction in Münster vereinigt.

Die St.-Actien unterlagen von Verstaatlichung ab der Amortisation, der noch vorhandene Rest wurde aber per 1. Januar 1885 zum Nennwerth eingelöst und dann per 2. Januar 1887 auch die noch in Umlauf befindlichen Pr.-Obligationen zur baaren Rückzahlung gekündigt, **so dass es keine Münster-Hammer Eisenbahnpapiere mehr im Verkehr giebt.**

Nassauische Rhein-Eisenbahn.

Bei dem gebirgigen Charakter des Landes hatte sich der Bahnbau in dem damals selbstständigen Herzogthum Nassau zunächst nur auf die beiden kurzen Linien Frankfurt a. M.-Wiesbaden (Taunusbahn) und die aus dieser abzweigende Bahn Höchst-Soden beschränkt. Zum Bau grösserer Linien bildete sich erst 1852 die „Wiesbadener Eisenbahngesellschaft“. Dieselbe erhielt unter dem 23. Juni 1853 die Concession zum Bau einer Eisenbahn von Wiesbaden und im Anschluss an die Taunusbahn auf dem rechten Rheinufer dem Lauf des Stromes folgend über Rüdesheim nach Lahnstein.

Das Anlagecapital war auf 6 200 000 Gulden veranschlagt und der Bau am 26. September 1853 in Angriff genommen worden. 1855 erhielt die Gesellschaft auch die Concession zum Bau der Lahnthalbahn von Lahnstein, dem Lauf der Lahn folgend, bis nach Wetzlar in Preussen. Das Anlagecapital für beide Bahnen wurde nun auf 8 000 000 Gulden in Actien und 12 000 000 Gulden in 4procentigen Pr.-Obligationen, Beide in Stücken zu je 240 Gulden, festgesetzt. Die herzogliche Regierung übernahm für das gesammte Anlagecapital auf 50 Jahre eine Zinsgarantie von $2^2/_5$ %, doch wurde hierbei der Gesellschaft freigestellt, dieselbe ganz für die Pr.-Obligationen zu verwenden, so dass deren statutenmässige 4 % Zinsen hierdurch garantirt waren.

Die erste Theilstrecke der Rheinbahn vom Anschluss an die Taunusbahn (in der Nähe bei Biberich) bis Rüdesheim wurde am 24. Juli 1856, die selbstständige Einführung der Bahn in Wies-

baden von Mosbach aus Anfang 1857 vollendet, und die erste Theilstrecke der Lahnbahn Lahnstein-Ems am 31. Mai 1858 dem Betriebe übergeben. Diese Letztere wurde jedoch bald nach Eröffnung durch Erdsturze unfahrbar und erst später unter Staatsverwaltung der Verkehr wieder aufgenommen. Da die Gesellschaft selbst die Hoffnung aufgeben musste, die Bahnen innerhalb der ihr gestellten Baufrist bis zum 1. Dezember 1860 zu vollenden, wollte sie den Weiterbau auf ihre Rechnung dem Staat überlassen, auf Drängen der Kammern aber entzog dieser ohne weitere Entschädigung der Gesellschaft die Concession zum Weiterbau überhaupt und übernahm diesen laut Gesetz vom 3. November 1858 auf eigene Rechnung.

Der Besitzstand der Gesellschaft beschränkte sich nunmehr auf die bereits in Betrieb stehende Theilstrecke von Wiesbaden und dem Anschlusspunkt an die Taunusbahn westlich bis Rüdesheim, doch sie überliess auch diese per 12. Juni 1862 für 2 620 000 Gulden käuflich an den Staat und löste sich hiernach auf.

Als historische Notiz sei noch erwähnt, dass die Pr.-Obligationen innerhalb 50 Jahren vom Tage der Concession an eingelöst und hierauf innerhalb 37 Jahren auch die St.-Actien amortisirt werden sollten, worauf die Bahnen selbst ohne weitere Entschädigung, die Betriebsmittel und Materialvorräthe aber gegen Zahlung nach dem Taxwerth an den Staat überzugehen hätten.

Bei dem geringen Erlös konnten die Inhaber der Pr.-Obligationen bei Weitem noch nicht befriedigt werden, während die St.-Actien gänzlich leer ausgingen und dadurch werthlos wurden.

Nassauische Rheineisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.

Nassauische Staatsbahn.

Im Jahre 1853 war seitens des Herzogthums Nassau einer Actiengesellschaft die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Wiesbaden über Mosbach und Rüdesheim nach Lahnstein mit Anschluss von Mosbach an die Taunusbahn (Wiesbaden-Frankfurt a. M.) in der Nähe von Biberich und 1855 auch die für eine Bahn von Lahnstein, dem Lauf der Lahn folgend, bis Wetzlar in Preussen ertheilt worden. Von der erstgenannten Linie, der Rheinbahn, war 1856/57 nur erst die Theilstrecke Wiesbaden-Rüdesheim nebst der Anschlusscurve an die Taunusbahn und von der Lahn-

bahn 1858 die Theilstrecke Lahnstein-Ems eröffnet worden, diese aber überdies noch durch Erdsturze unfahrbar gemacht. Da nach dem Stand der Bauarbeiten die Möglichkeit zur Einhaltung der concessionsmässigen Baufrist ausgeschlossen war, so entzog die Regierung auf Veranlassung der Kammern unterm 13. Oktober 1858 der Gesellschaft die Concession zum Weiterbau und beschloss laut Gesetz vom 3. November desselben Jahres den Ausbau der concessionirten Linien auf Staatskosten. Zunächst stellte sie die verschüttete Anfangsstrecke der Lahnbahn wieder her und es begann mit dieser am 1. Mai 1859 der Staatsbahnbetrieb. Bei allmählicher Eröffnung der übrigen Strecken wurde die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von Wiesbaden nach Wetzlar 188,88 km lang am 10. Januar 1863 dem Verkehr übergeben. Inzwischen hatte die Regierung per 12. Juni 1862 auch die Anfangsstrecke der Rheinbahn westlich bis Rüdesheim für 2 620 000 Gulden, welche zunächst noch im Besitz der Gesellschaft geblieben war, käuflich erworben. Bei der Form eines auf der östlichen Seite offenen Kreises diente die Bahn zuerst hauptsächlich nur den lokalen Interessen des südlichen Theils vom Herzogthum Nassau. Nur die Theilstrecke von Rüdesheim bis zum Anschluss an die Taunusbahn bildete durch die 1861 eingerichtete Trajectanstalt über den Rhein von Rüdesheim nach Bingerbrück zum Anschluss an die Rhein-Nahebahn (Bingerbrück-Neunkirchen) ein Mittelglied für den Durchgangsverkehr aus dem Saargebiet nach Frankfurt a. M. 1864 aber wurde durch Eröffnung der Linie Oberlahnstein-Coblenz mit fester Brücke über den Rhein seitens der Rheinischen Eisenbahn die nördliche Linie Oberlahnstein-Wetzlar ein Mittelglied des Verkehrs von Coblenz nach dem östlichen Deutschland, und die südliche Linie von Oberlahnstein bis zum Anschluss an die Taunusbahn ein solches für den Verkehr Frankfurt a. M.-Coblenz und weiter Rhein abwärts. Letztere hatte selbstredend in der Rheinschifffahrt und der linksrheinischen Linie Frankfurt a. M.-Mainz-Coblenz starke Concurrenz. Obgleich sich der Verkehr bei dem Reichthum des Landes, bei dem starken Personenverkehr wegen der zahlreichen Badeorte und sonstigen Anziehungspunkte für den Touristen durchaus günstig gestaltete, und obgleich die Betriebsausgaben, trotzdem die Bahn durchaus Gebirgsbahn ist, sich stets unter 50 % der Bruttoeinnahme hielten, war die Rentabilität der Bahn gegenüber den hohen Anlagekosten in Folge des schwierigen Baues doch nur eine geringe.

Das Anlagecapital stellte sich auf 54 524 757 Mk., mithin für 1 km auf 288 675 Mk. und verzinste sich in den drei vollen Be-

triebsjahren bis zum Uebergang der Bahn in den Besitz Preussens, wie folgt:

pro 1863	1864	1865	im Durchschnitt $2{,}39$ %.
$1{,}72$	$2{,}49$	$2{,}97$ %	

Die Haupteinnahmequelle bildete der Güterverkehr, dessen vornehmlichste Transportmittel Erze, Kohlen, Phosphorit, Marmor, Dachschiefer, Eisen und Getreide bildeten. In Folge der veränderten politischen Verhältnisse ging die Bahn 1866 in das Eigenthum des preussischen Staates über. Zunächst bildete sie auch hier einen eigenen Verwaltungsbezirk unter einer besonderen Direction in Wiesbaden, doch ging Letztere bei anderweitiger Organisation 1880 ein, und nun wurde die Bahn der königl. Eisenbahndirection in Frankfurt a. M. zugetheilt, deren Betriebsamt Wiesbaden sie gegenwärtig bildet.

Neisse-Brieger Eisenbahn.

Nachdem die Strecke Breslau-Brieg-Oppeln der Oberschlesischen Bahn 1843 eröffnet worden war, bildete sich in demselben Jahre eine Actiengesellschaft mit Sitz in Breslau behufs Erbauung einer Bahn von Brieg nach Neisse, einer der wichtigsten Städte Schlesiens und bedeutender Festung mit starker Garnison. Nach langen Verhandlungen mit der Regierung wegen Wahl der Trace und Einführung der Bahn in die Festung Neisse erhielt die Gesellschaft unterm 4. April 1845 die vorläufige Genehmigung zum Beginn des Baues auf den bereits festgestellten Theilstrecken, die definitive Concession aber erst unterm 13. März 1846. Dementsprechend lagen zwischen der Eröffnung der ersten Theilstrecke Brieg-Bösdorf und derjenigen der ganzen Bahn ein Zeitraum von fast $1^1/_2$ Jahren. Jene wurde am 25. Juli 1847, die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung von $43{,}91$ km aber erst am 26. November 1848 dem Verkehr übergeben.

Das Anlagecapital war ursprünglich auf 3 600 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit zunächst 4 % Bauzinsen festgesetzt gewesen, reduzirte sich aber durch Ausfall von Einzahlungen seitens einzelner Actienzeichner auf 3 262 500 Mk. Zur besseren Ausrüstung der Bahn und Vermehrung der Betriebsmittel wurde 1858 eine $4^1/_2$ procentige Anleihe von 300 000 Mk. und zu gleichem Zweck 1867 eine eben solche im Betrage von 750 000 Mk. aufgenommen. Das Anlagecapital stellte sich somit auf 4 312 500 Mk., mithin pro 1 km auf circa 98 210 Mk. Der Verkehr entwickelte

sich nur langsam und blieb auch nur gering, da die Bahn rein lokalen Charakter hatte. Die Dividenden stellten sich, wie folgt:

pro	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858
	0	2 1/10	2 2/3	3 1/5	2 29/30	2	1 5/12	3 1/2	3 1/2	2 %

pro	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869
	2	2 1/6	3 1/2	4 2/3	4 1/3	4 1/3	5 5/12	5 1/2	5 1/12	5 1/4	5 %

im Durchschnitt 3,50 %.

Durch die seitens der Oberschlesischen Bahn 1869 projectirten Neubauten mit den Linien Breslau-Camenz-Neisse und Neisse-Cosel in ihrem Verkehr bedroht, überliess die Neisse-Brieger Gesellschaft ihr Unternehmen an jene.

Die Oberschlesische Eisenbahn übernahm zunächst ab 1. Januar 1870 auf ihre Rechnung Verwaltung und Betrieb und gewährte den St.-Actien eine feste Rente von 4 1/2 %; später tauschte sie dieselben gegen 4 1/2 procentige Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn gleichen Nennwerths um unter Zuzahlung einer Convertirungsprämie von 15 Mk. pro Actie. Für die Anleihen trat sie zunächst nicht als Selbstschuldnerin ein, kündigte aber zufolge vorbehaltenem Rechte diese und die nicht freiwillig eingetauschten St.-Actien per 1. Juli 1873 und erwarb durch Einlösung derselben Neisse-Brieg zu vollem Eigenthum.

Da die Oberschlesische Bahn bereits seit 1857 in Verwaltung und Betrieb des preussischen Staats stand, so kam auch die Neisse-Brieger Bahn in Staatsverwaltung, bis sie als nunmehriger Bestandtheil des Oberschlesischen Eisenbahn-Gesammtunternehmens 1886 in das volle Eigenthum des preussischen Staats überging. Gegenwärtig gehört sie zum Betriebsamt Neisse des Eisenbahndirectionsbezirks Breslau.

Nach Obigem giebt es seit 1874 Neisse-Brieger Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Neustadt-Dürkheimer Eisenbahn.

Interessenten aus den Städten Deidesheim und Dürkheim der Bayerischen Rheinpfalz bewarben sich schon vor 1860 um die Concession für eine Eisenbahn von Neustadt a. H. über ihre beiden Städte nach Frankenthal. Auf Grund der Concession der Pfälzischen Ludwigsbahn musste dies Ansuchen aber abgewiesen werden, da Neustadt und Frankenthal bereits Stationen der genannten Bahn waren. Indess wurde dem Comité die Ermächtigung zur Bildung einer Actiengesellschaft für eine Zweigbahn von Neustadt über

Deidesheim nach Dürkheim ertheilt und für das auf 2 485 713 Mk. festgesetzte Anlagecapital eine 4 procentige Staatszinsgarantie zugebilligt. Hierauf hin constituirte sich unter Vermittelung der Pfälzischen Ludwigsbahn am 22. Oktober 1862 eine besondere Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Ludwigshafen und dem bereits angegebenen Anlagecapital in St.-Actien. Verwaltung und Direction der neuen Gesellschaft wurde mit der der Pfälzischen Ludwigsbahn vereinigt, so dass Letztere auch Bau und Betrieb auf der neuen Strecke, jedoch mit getrennter Rechnung à conto der neuen Gesellschaft übernahm. Der Bau konnte wegen schwieriger Expropriationsverhältnisse erst im Herbst 1863 in Angriff genommen werden; die Eröffnung der 13,5 km langen Strecke erfolgte am 6. Mai 1865. Da die Bahn nur von lokaler Bedeutung ist, blieben die Erträgnisse derselben alljährlich unter dem garantirten Zinsfuss von 4 % zurück, so dass der bayerische Staat in den Jahren 1865 bis incl. 1869 im Ganzen 362 295 Mk. zuschiessen musste. Bei der Fusion der Pfälzischen Bahnen per 1. Januar 1870 wurde die Neustadt-Dürkheimer Bahn von der Gesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen zu Eigenthum erworben und hierbei deren Actien in solche der Nordbahnen umgetauscht sowie die Schuldverbindlichkeiten der Dürkheimer Gesellschaft übernommen. Diese bestanden in einem Passivrest aus dem Bauconto und in den seitens des Staats auf Grund der Zinsgarantie geleisteten Zuschüssen. Die Neustadt-Dürkheimer Eisenbahngesellschaft löste sich gleichzeitig auf.

Neustadt-Dürkheimer Eisenbahnpapiere sind hiernach nicht mehr im Verkehr.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Wie wir bereits bei der Eisenbahn Berlin-Frankfurt a. O. gesehen haben, hatte sich schon 1837 eine Privatgesellschaft zur Erbauung einer Bahn von Berlin nach Breslau gebildet, wegen Mangels genügender Betheiligung am Anlagecapital das Project aber nicht verwirklichen können. Inzwischen war ein Theil dieses Projectes, die Linie Berlin-Frankfurt a. O., durch eine besondere Gesellschaft zur Ausführung gekommen. Da nun durch die günstigen Resultate der bereits eröffneten Bahnen das Privatcapital auch zur Ausführung grösserer Linien genügend Vertrauen gefasst hatte, wurde das Project der Eisenbahnverbindung Berlin-Breslau von Neuem angeregt, und es bildete sich 1842 zum Bau der Linie

Breslau-Frankfurt a. O. eine besondere neue, die „Niederschlesisch-Märkische Eisenbahngesellschaft“. Dieselbe erhielt unter dem 27. November 1843 die Allerhöchste Concession zur Ausführung der genannten Linie und zum Bau einer Zweigbahn aus dieser von Kohlfurt nach Görlitz.

Die 277 km lange Hauptbahn wurde, unter Eröffnung der ersten Theilstrecke Breslau-Liegnitz am 19. Oktober 1844, in ihrer ganzen Ausdehnung bis 1. September 1846, und die 28,6 km lange Zweigbahn ebenfalls 1846 dem Verkehr übergeben.

Von dem auf 30 000 000 Mk. concessionirten Anlagecapital in St.-Actien à 300 Mk. übernahm der preussische Staat 4 311 000 Mk., zugleich aber auch eine Zinsgarantie von $3^1/_2$ % für die übrigen St.-Actien und die Amortisation dieser unter Verwendung der auf seine Staatsactien entfallenden, plus der auf die bereits amortisirten Actien zu verrechnenden Dividende.

Schon während des Baues hatte die Gesellschaft, um die ganze Linie Breslau-Berlin in ihre Hand zu bekommen, die bis dahin als selbstständige Bahn betriebene, 81 km lange Linie Berlin-Frankfurt a. O. mit Uebernahme am 1. August 1845 käuflich erworben und hierbei die St.-Actien derselben mit $162^1/_2$ %, die Prioritätsactien (Obligationen) aber zum Nennwerth in 4procentige Prioritätsactien ihrer Bahn umgetauscht. Die hierzu erforderliche Anleihe im Betrage von 12 525 000 Mk. war 1845 privilegirt worden. Weiterhin wurden zur Fertigstellung der neuen Linie und zum Umbau der Strecke Berlin-Frankfurt a. O. mit Privileg von 1846 und 1847 noch 5procentige Anleihen (Pr.-Obligationen I., II. und III. Serie) im Betrage von 17 400 000 Mk. aufgenommen.

Das Anlagecapital der ganzen Bahn stellte sich somit auf 59 925 000 Mk., so dass bei einer Gesammtlänge von 386,6 km auf 1 km circa 155 000 Mk. entfallen.

In Folge dieser für damalige Zeit hohen Belastung des Unternehmens, und da die Entwickelungsperiode desselben mit den Unglücksjahren 1848/50 zusammenfiel, in denen aller Handel und Verkehr danieder lag, waren die Betriebsergebnisse im Verhältniss zur Bedeutung der Strecke nur gering, so dass der Staat in den ersten drei Jahren 1848/50 auf Grund der übernommenen Zinsgarantie (im ersten Jahre sogar mit der vollen) mit im Ganzen 1 825 542 Mk. eintreten musste. Er nahm deshalb auf Grund des ihm statutengemäss eingeräumten Rechtes die Bahn per 1. Januar 1850 für Rechnung der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb und setzte für dieselbe eine besondere „königl. Verwaltung“ in Berlin ein. Bald darauf hob sich der Verkehr derartig, dass weitere Zuschüsse

überhaupt nicht mehr nöthig geworden sind. Schon für 1851 konnten die St.-Actien aus den Reinerträgen der Bahn 4 % Dividende erhalten, während sie für die Jahre 1848/50 nur mit Hülfe der Zinsgarantie die gewährleisteten $3\frac{1}{2}$ % bekommen hatten. Trotzdem stellte die Gesellschaft der Regierung das Anerbieten auf käufliche Uebernahme der Bahn; sie ging laut Gesetz vom 31. März 1852 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres in das Eigenthum des preussischen Staats über. Derselbe gewährte hierbei den St.-Actien eine feste Rente von 4 % und übernahm die Anleihen als Selbstschuldner; die Amortisation der Actien blieb in Kraft. Unterm 21. August 1852 wurde eine „königliche Direction der Niederschlesisch-Märkischen Bahn" mit Sitz in Berlin errichtet.

Hiernach löste sich noch 1852 die Gesellschaft auf. Gegenwärtig (1889) bildet die Bahn einen Bestandtheil des Directionsbezirks Berlin.

Schon während der Verwaltung der Bahn seitens des Staats für Rechnung der Gesellschaft hatte derselbe den Zinsfuss der Pr.-Obligationen I., II. und III. Serie von 5 auf $4\frac{1}{2}$ % und dann 1853 auf 4 % herabgesetzt, so dass von da ab sämmtliche Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahnpapiere (St.-Actien, Pr.-Actien und Pr.-Obligationen) einen Zinsfuss von 4 % hatten. Inzwischen sind per 1. Juli 1888 die Pr.-Actien und die Pr.-Obligationen der I. und II. Serie und per 1. Juli 1889 auch die Pr.-Obligationen der III. Serie zur baaren Einlösung gekündigt worden.

Hiernach sind gegenwärtig nur noch die St.-Actien im Verkehr. Dieselben sind in Stücken zu 300 Mk. ausgefertigt und beziehen 4 % feste Zinsen. Die Zinstermine sind der 2. Januar und der 1. Juli. Die Tilgung wird aus den ursprünglichen $3\frac{1}{2}$ % festen Zinsen des ersten staatsseitig übernommenen Actiencapitals mit Zinszuwachs bewirkt; die Ausloosung erfolgt im Juli auf 2. Januar. Die planmässige Tilgung ist in 1915 beendet. Im Umlauf befanden sich ult. 1888 noch 12 411 600 Mk. Der Cours derselben betrug am 31. Dezember 1889 an der Berliner Börse 101,60 %.

Niederschlesische Zweigbahn.

Zur Verbindung der Städte Glogau, Sprottau und Sagan mit der im Bau begriffenen Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn constituirte sich 1844 eine Actiengesellschaft mit Sitz in Glogau und einem Anlagecapital von 4 500 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit 4 % Bauzinsen bis zum Schluss des Eröffnungsjahres. Unterm

8. November desselben Jahres erhielt die Gesellschaft die Concession zum Bau der Linie Glogau-Hansdorf und nahm diesen sofort in Angriff. Die Eröffnung der $71,_{55}$ km langen Strecke erfolgte am 1. Oktober 1846.

In finanzieller Beziehung hatte die Gesellschaft von vornherein mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Zunächst konnten schon von den St.-Actien 263 400 Mk. nicht untergebracht werden; um diesen Ausfall zu decken, wurde zur Vollendung des Baues 1846 eine $4^{1}/_{3}$ procentige Anleihe von 1 500 000 Mk. ausgeschrieben, doch konnten zu diesem Zinsfuss wieder nur 756 000 Mk. untergebracht und die restirenden 744 000 Mk. erst 1847 zu 5 % begeben werden. An Stelle der unbegebenen St.-Actien gelangten 1848 5 procentige St.-Pr.-Actien zu gleichem Betrage von 263 400 Mk. zur Ausgabe und weiterhin wurden zur Verbesserung der Anlagen und Vermehrung der Betriebsmittel 1857 eine 5 procentige Anleihe von 1 500 000 Mk. sowie 1869 eine gleichfalls 5 procentige im Betrage von 2 850 000 Mk. zum Bau einer Zweigbahn von Sagan nach Sorau, behufs Anschlusses an die im Bau begriffene Halle-Sorauer Bahn aufgenommen. Diese Linie wurde $12,_{75}$ km lang Ende 1871 eröffnet. Somit erreichte das Gesammtunternehmen eine Ausdehnung von $83,_{30}$ km und das Anlagecapital eine Höhe von 10 350 000 Mk., mithin pro 1 km 124 249 Mk. Die Rentabilität der Bahn war von Anfang an eine äusserst geringe, so dass die Zahlung einer Dividende eine Ausnahme und directe Betriebsdeficits keine Seltenheit waren. Die Verhältnisse besserten sich erst nach der 1858 erfolgten Eröffnung der der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft gehörigen Strecke Glogau-Lissa, wodurch die Niederschlesische Zweigbahn ihres lokalen Charakters enthoben wurde. Die Dividenden der St.-Actien stellten sich in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856
	2	0	0	0	0	0	0	0	0	$1^{1}/_{6}$ %
pro	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866
	$^{1}/_{2}$	0	$^{1}/_{2}$	$^{1}/_{2}$	$1^{1}/_{2}$	$2^{11}/_{12}$	$2^{2}/_{3}$	$4^{1}/_{12}$	$3^{2}/_{3}$	$5^{1}/_{2}$ %

pro	1867	1868	1869	1870	1871	1872	im Durchschnitt $2,_{06}$ %.
	$3^{3}/_{4}$	$4^{1}/_{3}$	5	6 %	5	$4^{1}/_{2}$ %	

1872 trat die Gesellschaft behufs Verkaufs ihrer Linien mit der Oberschlesischen Bahn in Verbindung. Diese übernahm zunächst vom 1. Januar 1873 ab auf ihre Rechnung Verwaltung und Betrieb und gewährte den St.- und St.-Pr.-Actien eine feste Rente von $4^{1}/_{2}$ %; später tauschte sie dieselben in $3^{1}/_{2}$ procentige Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn um und gab hierbei für

3 Stück St.- oder St.-Pr.-Actien à 300 Mk. (= 900 Mk.) 1200 Mk. in $3^1/_2$procentigen Obligationen. Für die Anleihen trat die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft nicht als Selbstschuldnerin ein, behielt sich aber das Recht vor, später ihrerseits diese sowohl wie auch die bis dahin nicht freiwillig eingetauschten Actien zum Nominalwerth einzulösen. Dies geschah im Jahre 1878; hierdurch ging die Niederschlesische Zweigbahn in vollen Besitz der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft über. Zum Schluss sei noch erwähnt, dass sich die Niederschlesische Zweigbahngesellschaft mit ausgedehnten Projecten zum Bau nach Liegnitz und selbst nach Bautzen getragen hatte, diese aber nicht über das Stadium der generellen Vorarbeiten hinausgekommen sind.

Eisenbahnpapiere der Niederschlesischen Zweigbahngesellschaft sind hiernach nicht mehr im Verkehr; *dagegen haben die von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft behufs Einlösung der Stamm- und St.-Pr.-Actien jener ausgegebenen Pr.-Obligationen die Bezeichnung „Niederschlesische Zweigbahnprioritäten der Oberschlesischen Eisenbahn“ erhalten. Dieselben sind sachgemäss erst bei der Oberschlesischen Eisenbahn näher besprochen.*

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.

Nachdem von der Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft der Bau der über Nordhausen führenden Halle-Casseler Zweigbahn in Angriff genommen, wurde 1865 in interessirten Kreisen das Project einer Eisenbahn von Nordhausen nach Erfurt aufgestellt und constituirte sich, als dasselbe seitens Preussens unter Vereinbarung mit dem Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen gebilligt war, 1866 eine neue Actiengesellschaft mit Sitz in Nordhausen. Dieselbe erhielt unterm 24. April resp. 17. Juni 1867 die landesherrlichen Concessionen zum Bau und Betrieb der gedachten Linie mit einem Anlagecapital von 8 250 000 Mk. Dasselbe wurde mit

3 750 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. und
4 500 000 „ in St.-Pr.-Actien à 300 Mk.

Summa 8 250 000 Mk. aufgelegt. Von den Ersteren übernahm die sondershausensche Regierung die Hälfte mit 1 875 000 Mk., überliess sie jedoch noch in demselben Jahre einem Consortium von Bankhäusern, welches sie zu $75^1/_2$ % in den öffentlichen Verkehr brachte. Den St.-Pr.-Actien war statutengemäss eine Vorzugsdividende von 5 % mit Recht auf Nachzahlung zugebilligt, wobei jedoch das laufende Jahr den Nachzahlungen vorgehen sollte. Für

die St.-Actien andererseits übernahmen die sondershausensche Regierung, die Städte Nordhausen, Sondershausen und Greussen, sowie die Kreise Sondershausen, Ebeleben und Weissensee zusammen eine 4 procentige Zinsgarantie auf die Dauer der ersten zehn vollen Betriebsjahre 1870—1879 unter der Bedingung späterer Rückzahlung aus den Reinüberschüssen des Unternehmens über 5 %, und zwar in dem Verhältniss, dass bei der vollen Zinsgarantie die Regierung 75 000 Mk., die Stadt Nordhausen 28 500 Mk., der Kreis Weissensee 18 000 Mk. und die genannten fürstlich sondershausenschen Kreise und Städte zusammen 28 500 Mk. beizutragen haben sollten.

Der Bau wurde dem Consortium Plessner, Schultze & Steinfeld in Berlin in Generalentreprise übertragen, von diesem im August 1867 in Angriff genommen und die Bahn bei Mitbenutzung des Planums der Halle-Casseler Bahn auf 9 km von Nordhausen bis Wolkramshausen und Einführung in den Bahnhof der Thüringischen Eisenbahn in Erfurt mit einer Neubaulänge von 68 km am 17. August 1869 dem Verkehr übergeben. Bis Wolkramshausen war seitens der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft hierzu ein besonderes Gleis gelegt; die Verzinsung des darauf verwendeten Anlagecapitals fiel der neuen Gesellschaft zu, sowie sie auch für die Mitbenutzung des Erfurter Bahnhofes selbstredend Pacht zu zahlen hatte.

Zur Befriedigung einer Mehrforderung des Bauconsortiums musste die Gesellschaft 1871 eine 5 procentige Anleihe von 1 200 000 Mk. aufnehmen. Zur Einlösung dieser Anleihe ihres hohen Zinsfusses wegen und zur Vermehrung der Betriebsmittel nahm die Gesellschaft weiterhin mit Privileg von 1879 eine 4½ procentige Anleihe von 2 000 000 Mk. auf, wovon jedoch 292 100 Mk. unbegeben geblieben sind, so dass sich nunmehr das Anlagecapital auf 9 957 900 Mk., mithin für 1 km auf 146 440 Mk. stellte.

Inzwischen hatte die Gesellschaft die bei ihrer Station Straussfurt einmündende 53 km lange Saal-Unstrutbahn (Grossheringen-Straussfurt) von deren Eröffnung an 1874 in Erwartung des ihr hieraus zufallenden Verkehrszuwachses gegen Erstattung der Selbstkosten in Betrieb genommen. Als diese hierauf im Zwangsverfahren zur Versteigerung gekommen und dabei zunächst von der Norddeutschen Bank in Hamburg erstanden worden war, kaufte die Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft dieselbe für 2 500 000 Mk. von jener, mit Uebernahme am 1. Januar 1882. Die Totalausgabe hierfür stellte sich auf 2 661 484 Mk., welche laut Privileg von 1881 durch Aufnahme einer 4 procentigen An-

leihe von 3 000 000 Mk. gedeckt wurde. Die Gesammteigenthumslänge des Unternehmens belief sich nunmehr auf 121 km und das begebene Gesammtanlagecapital auf 12 957 900 Mk., die kilometrische Belastung also nur noch auf 107 172 Mk. — Die wegen der Vergrösserung des Unternehmens geforderte erste Mehrdotirung der Fonds um 175 000 Mk. trug die Norddeutsche Bank.

Der geographischen Lage nach hatte die Stammstrecke auf den Durchgangsverkehr aus dem Hannöverschen über Northeim nach Süden rechnen können, doch blieb er im Allgemeinen dieser Linie vorenthalten. Deshalb konnten in den ersten Jahren, in welchen sich auch der Lokalverkehr erst bilden musste (mit Ausnahme des allerersten Betriebsjahres) aus den Einnahmen der Bahn keine Dividenden gezahlt werden. Erst von 1876 ab konnten, aber auch nur die St.-Pr.-Actien aus den Ueberschüssen, nun aber auch alljährlich, Dividenden erhalten. Für die St.-Actien hatten hiernach die Zinsgaranten während der ganzen Dauer der Garantie bis incl. 1879 stets mit dem vollen Betrage von 4 % eintreten müssen, nach dem Erlöschen derselben aber gingen diese Actien leer aus. Besonders geschädigt wurde die Bahn durch die 1879 erfolgte Eröffnung der Strecke Sangerhausen-Erfurt und weiterhin beeinträchtigt durch die auf den westlich von ihr gelegenen preussischen Staatsbahnen im eigenen Interesse gebotene Tarifpolitik. Andererseits erwuchs ihr durch die 1884 dem Betriebe übergebene preussische Staatsbahnstrecke Erfurt-Ritschenhausen ein kleiner Verkehrszuwachs, doch blieb sie hauptsächlich auf den Verkehr ihres eigenen Gebiets angewiesen, und wenn dieser auch in sich so weit erstarkte, dass von 1879 ab trotz der angeführten Concurrenzen in mehreren Jahren den St.-Pr.-Actien die volle statutenmässige Dividende und noch Nachzahlung auf die rückständigen gegeben werden konnte, so ist er, da wesentlich von den Conjuncturen der Zuckerindustrie abhängig, bedeutenden Schwankungen unterworfen gewesen.

Bis ult. 1882 waren $38^1/_3$ % = 1 717 500 Mk. an Dividenden der St.-Pr.-Actien rückständig, weshalb die Gesellschaft zur Consolidirung des Unternehmens bei dem Entgegenkommen der Besitzer beider Actiensorten eine Refundirung in folgender Weise beschloss: Von je 6 St.-Actien sollte der Gesellschaft durch Vermittelung des Bankhauses Jakob Landau in Berlin eine solche zurück gegeben werden und aus deren Erlös die auf jede St.-Pr.-Actie rückständigen 114 Mk. durch einmalige Zahlung von 15 Mk. eingelöst werden. Die übrigen je 5 St.-Actien wurden hierbei der Abstempelung unterzogen; die so abgestempelten Actien sollten gegenüber

den nicht abgestempelten St.-Actien eher in den Genuss einer Dividende treten. Dies Abkommen war nicht obligatorisch, indess sind über die Hälfte der rückständigen Dividendenscheine der St.-Pr.-Actien auf diese Weise eingelöst worden, worauf die weitere Fortsetzung des Verfahrens durch die Verstaatlichung des Unternehmens überholt wurde. Die aus den Jahren 1883 und 1884 ermöglichten Nachzahlungen wurden hiernach theils auf die noch nicht eingelösten Dividendenscheine der St.-Pr.-Actien geleistet, theils unter die abgestempelten St.-Actien vertheilt.

In den einzelnen Jahren hatten sich die Dividenden incl. der Nachzahlung wie folgt gestellt:

pro	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879
St.-Actien	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4 %
St.-Pr.-Actien	1	0	0	0	0	0	$1^1/_2$	$2^2/_{15}$	$3^1/_5$	5 %

pro	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	
St.-Actien	0	0	0	0	0	0	0 %	Bei den St.-Actien bis 1879 auf Grund der Zinsgarantie
St.-Pr.-Actien	5	5	4	6	$6^1/_4$	$4^2/_3$	$3^1/_6$ %.	

Im Durchschnitt erhielten die St.-Actien 2,35 % und die St.-Pr.-Actien 2,76 %.

Im Jahre 1886 machte der preussische Staat der Gesellschaft die Offerte, die Bahn käuflich zu erwerben, und bot hierbei ohne vorherige Rentenzahlung für je 7 St.-Actien à 300 Mk. (= 2100 Mk.) 750 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols und für je 7 St.-Pr.-Actien à 300 Mk. (= 2100 Mk.) 2250 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Consols, was einer Rente von $1^1/_4$ % für die St.-Actien und von $3^3/_4$ % für die St.-Pr.-Actien entspricht. Trotz der Einsprache der betreffenden Actionäre wurde hierbei kein Unterschied zwischen den abgestempelten und nicht abgestempelten St.-Actien gemacht, so dass den beregten Actionären hierdurch allerdings ein namhafter Verlust erwuchs. Zunächst wurde die Offerte von der Gesellschaft abgelehnt, nachträglich aber mit Rücksicht darauf, dass die Aussichten auf die nächsten Jahre sich nicht günstig stellten und eine weitere Beschränkung durch die Tarifpolitik wohl möglich war, angenommen, worauf die Bahn laut Gesetz vom 28. März 1887 am 1. Mai mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres sofort in das volle Eigenthum des Staates überging, bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen als Selbstschuldner und Auflösung der Gesellschaft.

Die Bahn wurde der königlichen Eisenbahndirection in Frankfurt a. M. einverleibt

Der Kaufpreis stellte sich für den Staat, wie folgt:
für 3 750 000 Mk. St.-Actien 1 339 286 Mk. in $3^1/_2$ procent. Consols u.
für 4 500 000 Mk. St.-Pr.-Actien 4 821 428 Mk. in $3^1/_2$ „ „

wozu noch die Anleihen mit ursprünglich 4 707 900 Mk. kamen. Die dem Staat zufallenden Fonds beliefen sich auf 503 696 Mk. Dieselben sollten abzüglich der Abfindung der nicht in den Staatsdienst übertretenden Directionsmitglieder zur Abfindung der ehemaligen Zinsgaranten benutzt werden, worauf diese unter der Bedingung eingingen, dass ihnen mindestens 15 % der geleisteten Zuschüsse hierdurch vergütet werden könnten.

Nachdem beide Anleihen, die I. Emission von 1879 und die II. Emission von 1881, seitens des preussischen Staats pro 1. Januar resp. 1. Juli 1888 zur baaren Einlösung gekündigt sind, **giebt es Nordhausen-Erfurter Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.**

Nürnberg-Bamberg-Hofer Eisenbahn.

(Ludwigs-Südnordbahn.)

Die gewerbliche Bedeutung der Stadt Nürnberg und die merkantilische Leipzigs hatten diese beiden Städte zum Ausgangspunkt der beiden ersten Eisenbahnen Deutschlands gemacht. Eins der nächsten Projecte schon galt aber der Verbindung Beider untereinander. Bei der bedeutenden Länge dieser Linie, und da sie zum Theil auf das Königreich Sachsen, zum anderen auf das Königreich Bayern entfiel, wurde es von Anfang an mit Begrenzung nach der politischen Lage in zwei Theilprojecte zerlegt. Zur Ausführung des bayerischen Theils bildete sich bereits 1836 eine Actiengesellschaft. Dieselbe erhielt im Mai 1838 die Concession zum Bau der Linie Nürnberg-Bamberg-Culmbach-Hof-sächsische Grenze und im Dezember genannten Jahres auch die Bestätigung ihrer Statuten. Das Anlagecapital für diese circa 150 km lange Linie war auf 8 000 000 Gulden berechnet. Von Nürnberg bis Bamberg ergaben die Vorarbeiten nur unbedeutende Terrainschwierigkeiten, auf der Strecke Bamberg-Hof aber um so grössere. Dies veranlasste die Gesellschaft, der Regierung zu erklären, dass sie aus finanziellen Rücksichten die Strecke Bamberg-Hof nicht bauen könne, dafür aber die Linie Bamberg-Coburg einsetzen wolle. Die Regierung ging indess von der Forderung auf den Bau der erstgenannten Strecke nicht ab, und da die Gesellschaft innerhalb des ihr gestellten Termins eine bestimmte Erklärung über Beginn und Vollendung der Bahn nicht abgab, wurde die Concession im November 1840 für erloschen und die Gesellschaft für aufgelöst erklärt. Die hier in Rede stehende Linie Nürnberg-Hof-sächsische

Grenze bildete hierauf das erste Staatsbahnunternehmen in Bayern und gelangte in den Jahren 1844/48 zur Eröffnung. Die sächsische Anschlussstrecke nach Leipzig wurde 1842/51 dem Verkehr übergeben. Bis zur Auflösung der Gesellschaft war überhaupt erst 1 % des gezeichneten Actiencapitals ausgeschrieben worden, die Einzahlungen aber nur ungefähr auf die Hälfte erfolgt und demnach Actien überhaupt noch nicht ausgefertigt. Die geleisteten Einzahlungen wurden zurück erstattet.

Hiernach hat es Nürnberg-Hofer Eisenbahnpapiere nie gegeben.

Oberlausitzer Eisenbahn.

Obgleich schon 1847 dem Verkehr zwischen Breslau und Magdeburg zwei ununterbrochene Schienenwege geschaffen waren, der eine über Berlin, der andere über Dresden-Leipzig, so hatte doch keiner derselben den genannten Verkehr zum eigentlichen Zweck, vielmehr setzte sich jeder aus mehreren selbstständigen Linien zusammen und vermittelte jenen nur auf bedeutenden Umwegen. Trotzdem sich nun das deutsche Eisenbahnnetz zu immer engeren Maschen zusammenzog, tauchte doch immer noch kein Project auf, das eine Abkürzung für die besagte Route gebracht hätte, denn wenn auch in späteren Jahren die 1872 eröffnete Linie Sorau-Halle zur Vermittelung des Breslau-Magdeburger Verkehrs benutzt wurde, so entsprang dies doch nur einseitiger Interessenpolitik, denn dieser neue Weg war, wenn auch kürzer als der über Berlin, so doch länger als der über Dresden-Leipzig.

Erst 1870 wurde ein der directen Verbindung zwischen Breslau und Magdeburg dienendes Project in der Linie Kohlfurt-Falkenberg aufgestellt und diese unterm 11. Oktober 1871 der neuen Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft, die ihren Sitz in Ruhland nahm, concessionirt, nachdem der Bau derselben seitens der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn abgelehnt worden war.

Das Anlagecapital war auf 7 200 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. bei 4 % Bauzinsen und 10 800 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. bei 5 % Bauzinsen festgesetzt und in dieser Höhe emittirt worden. Von dem Reinüberschuss sollten Letztere eine Dividende bis 5 %, jedoch ohne Recht auf Nachzahlung, und dann die St.-Actien ebenfalls bis 5 % Dividende erhalten, der weitere Ueberschuss aber unter beide Actiensorten pro rata der Beträge getheilt werden.

Der Bau begann 1872; die Eröffnung der 147,9 km langen Bahn erfolgte am 1. Juni 1874. Ausserdem baute die Gesellschaft mit Concession von 1875 von ihrer Station Ruhland eine Zweigbahn nach dem berühmten Eisenwerk Lauchhammer, die 7,6 km lang noch in demselben Jahre dem Betriebe übergeben wurde. Hierzu kamen noch Verbindungsgleise an die durchschnittenen Bahnen mit 4 km Länge.

Zur Vollendung der Bahn sowie zur Dotirung der vorgeschriebenen Fonds war der Gesellschaft 1875 eine Anleihe im Betrage von 1 800 000 Mk. in $4^1/_2$ procentigen Pr.-Obligationen privilegirt, der ungünstigen Verhältnisse wegen aber nicht auf den Markt gebracht worden, und es mussten deshalb je nach Bedarf Darlehen aufgenommen werden.

Schon während des Baues hatten sich sowohl die Berlin-Anhaltische als auch die Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft um die Uebernahme des Betriebes auf der Oberlausitzer Bahn beworben, Erstere in dem Bestreben, in Anschluss an ihre Linie Zerbst-Wittenberg-Falkenberg eine möglichst lange Strecke der neuen Linie Breslau-Magdeburg in Verwaltung zu haben, und Letztere, um sich wenigstens den Schlesisch-Leipziger Verkehr erhalten zu können. Um dieses allerdings hohen Preises willen hatte die Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft einen grossen Theil der Oberlausitzer Actien und zwar für 7 200 000 Mk. übernommen und bewirkte im Besitz dieser die Annahme ihrer Offerte, nach welcher sie die neue Bahn in Betrieb nehmen und dafür 47 % der Bruttoeinnahme zahlen sollte.

Das preussische Ministerium verweigerte aber diesem Vertrage die Genehmigung und unterstützte dagegen die fast ebenso günstige Offerte Berlin-Anhalts, deren Annahme indess die Leipzig-Dresdener Gesellschaft kraft ihres Actienbesitzes verhinderte. So übernahm denn die neue Gesellschaft den Betrieb ihrer Bahn selbst, fusionirte sich aber bezüglich der Direction mit der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft. Der Verkehr entsprach jedoch nicht den Erwartungen, unter denen die Bahn ins Leben gerufen war. Zunächst war die Anschlussstrecke Falkenberg-Wittenberg-Magdeburg noch nicht fertig gestellt, aber auch nachdem dieselbe 1875 eröffnet worden, blieben die Ergebnisse dennoch ungünstige, denn die directen Transporte wurden dieser Linie vorenthalten, obgleich der Weg von Breslau nach Magdeburg über dieselbe nur 423,7 km beträgt, gegen 472,2 km über Dresden, 493 km über Soran-Halle und 500 km über Berlin; der Lokalverkehr aber war zu unbedeutend, um die Bahn genügend zu alimentiren, da dieselbe durch arme Land-

schaften führt und nur Ortschaften geringer Bedeutung berührt; bloss die Station Lauchhammer ist industriell wichtig. — Die Einnahmen reichten gerade zur Deckung der Betriebsausgaben und Verzinsung der schwebenden Schulden aus, nicht aber einmal mehr zur Dotirung der Fonds, so dass die Stamm- und St.-Pr.-Actien stets leer ausgingen.

Unter diesen Verhältnissen nahm man gern die erneute Offerte von der Berlin-Anhalter Eisenbahngesellschaft auf Betriebsüberlassung der Hauptstrecke an. Nach dem bezüglichen Vertrage, der 1878 allseitig Genehmigung fand, übernahm Berlin-Anhalt auf eigene Rechnung und Gefahr für 60 Jahre, und dann weiter gegen zweijährige Kündigung den Betrieb. Es hatte die statutenmässigen Fonds zu dotiren, die bereits privilegirte und nach Erfordern zu begebende Anleihe, sowie die etwaigen späteren zu verzinsen und zu amortisiren und sollte hiergegen von der jährlichen Bruttoeinnahme die ersten 1 000 000 Mk. als die erfahrungsgemässen Betriebskosten ganz, von der zweiten Million 60 %, von der dritten Million 80 % und von der etwaigen höheren Bruttoeinnahme 90 % erhalten. Unbekümmert um diese Erträge jedoch sollte die Oberlausitzer Gesellschaft in den ersten fünf Jahren, das ist von 1878 bis incl. 1882, zur Deckung der eigenen Verwaltungsunkosten mindestens 20 000 Mk. pro anno und von 1883 ab jährlich mindestens 100 000 Mk., höchstens aber so viel erhalten, als zur Vertheilung einer 3procentigen Dividende an die St.-Actien erforderlich sei. Berlin-Anhalt wurde zu dieser für die Oberlausitzer Bahn äusserst günstigen Offerte veranlasst, weil seine Strecke Falkenberg-Wittenberg nur mit Rücksicht auf den Durchgangsverkehr gebaut war und es hoffen durfte, durch den Betrieb in seiner Hand die Gesammtstrecke zu heben. Auf Grund dieses Vertrages ging die Hauptlinie Kohlfurt-Falkenberg am 1. Juli 1878 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres in den Betrieb der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft über. Da die Bruttoeinnahme stets unter 1 000 000 Mk. blieb, erhielt die Oberlausitzer Gesellschaft bis incl. 1881 nur die festgesetzten 20 000 Mk. pro anno. Aber schon am 1. Mai 1882 ging die Bahn in Folge der Verstaatlichung der Berlin-Anhalter Bahn in den Betrieb des Staates über, der voll in den Vertrag eintrat. Zunächst wurde sie zusammen mit Berlin-Anhalt einer besonderen königlichen Direction, später aber, ebenso wie Berlin-Anhalt, der in Erfurt unterstellt. Der Verkehr hob sich allmählich, so dass wenigstens die St.-Pr.-Actien ab 1884 eine kleine Dividende erhalten konnten, und zwar pro 1884: 2 %, 1885: $3\frac{1}{3}$ % und 1886: $2\frac{3}{4}$ %, während die St.-Actien immer leer ausgingen.

Die Zweigbahn Ruhland-Lauchhammer war ebenfalls 1878 von der Cottbus-Grossenhainer Gesellschaft in Betrieb genommen worden. Dieselbe hatte vertragsmässig von der Jahresbruttoeinnahme über 24 000 Mk. 40 % an die Oberlausitzer Gesellschaft abzuführen. In Folge der Verstaatlichung von Cottbus-Grossenhain ging auch die Zweigbahn am 1. Mai 1882 unter weiterer Gültigkeit des Vertrages in den Betrieb des Staates über und wurde mit dieser der Direction Berlin unterstellt. Nur im Jahre 1884 überstieg die Jahresbruttoeinnahme den Betrag von 24 000 Mk., wobei der Oberlausitzer Gesellschaft 247 Mk. zufielen.

Die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft hatte auf Grund ihres Vertrages im Jahre 1878 mit Begebung der 1875 privilegirten Anleihe begonnen und nach und nach waren 1 467 000 Mk. $4^1/_2$ procentige Pr.-Obligationen zur Ausgabe gelangt. Hiervon befanden sich bei Uebergang der Bahn in den Betrieb des Staats, wobei dieser für die Bedienung der Anleihe verhaftet blieb, 1 427 700 Mk. in Umlauf. Der Zinsfuss wurde per 1. Juli 1886 auf 4 % herabgesetzt.

In demselben Jahre machte der Staat der Gesellschaft unerwartet Offerte auf käuflichen Erwerb des Unternehmens und bot für je 7 St.-Actien à 300 Mk. (= 2100 Mk.) 300 Mk. in $3^1/_2$procentigen Consols, was einer Rente von $^1/_2$ % gleichkommt, und für je 7 St.-Pr.-Actien à 600 Mk. (= 4200 Mk.) 4000 Mk. in $3^1/_2$procentigen Consols, einer Rente von $3^1/_3$ % entsprechend. Nach Annahme dieser Offerte durch die Generalversammlung ging das ganze Unternehmen, Haupt- und Zweigbahn, mit Schlussrechnung per ult. 1886 laut Gesetz vom 28. März 1887 am 1. Mai desselben Jahres bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft sofort in das volle Eigenthum des Staates über. Der Kaufpreis hatte sich nach Obigem für denselben wie folgt gestellt:

für 7 200 000 Mk. St.-Actien	1 028 571 Mk. in $3^1/_2$ procent. Consols
für 10 800 000 Mk. St.-Pr.-Actien	10 285 714 Mk. in $3^1/_2$ „ „
	Summa 11 314 285 Mk.

An Fonds fielen dem Staat 1 167 439 Mk. zu.

Die gleichzeitig als Selbstschuldner übernommene Anleihe kündigte er per 1. Juli 1888 zur Rückzahlung, **so dass seitdem Oberlausitzer Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr sind.**

Oberschlesische Eisenbahn.

Der Wichtigkeit Oberschlesiens bezüglich des Reichthums an Erzeugnissen des Bergbaues und Hüttenwesens entsprechend, war es eins der ersten Projecte, diesem Landestheil eine Eisenbahn zu schaffen, und bereits 1836 bildete sich zu Breslau eine Actiengesellschaft unter obigem Namen behufs Erbauung einer solchen von Breslau nach Oberschlesien und weiter zum Anschluss an die gleichzeitig in der Linie Wien-Oderberg-Bochnia (in Galizien) projectirte österreichische „Kaiser-Ferdinands-Nordbahn". Die Ausführung des Projectes verzögerte sich aber noch viele Jahre. Einerseits erforderten die allgemeinen und technischen Voruntersuchungen geraume Zeit und andererseits konnte der Anschluss an das österreichische Bahnnetz noch nicht bestimmt werden, da das dortige grossartige Project Wien-Bochnia naturgemäss noch umfangreichere und zeitraubendere Vorarbeiten erforderte. Deshalb beschränkte sich das Unternehmen der preussischen Gesellschaft zunächst nur auf die Anfangsstrecke Breslau-Oppeln, bei deren Wahl kein Zweifel obwalten konnte. Unterm 24. März 1841 erhielt die Gesellschaft die Allerhöchste Concession für diese Linie vorbehaltlich weiterer Bestimmung über die Richtung der Bahnstrecke von Oppeln bis zur Landesgrenze. Die Bestätigung der Statuten erfolgte unterm 2. August 1841 und hiermit die Festsetzung des Anlagecapitals auf 4 410 000 Mk. in St.-Actien. In Folge mehrerer Ausfälle wurden aber nur 4 289 100 Mk. aufgebracht; zur Deckung jener Ausfälle und des entstandenen Mehrbedarfs mussten 1843 4procentige amortisirbare Pr.-Actien (dem Wesen nach Pr.-Obligationen) im Betrage von 1 110 900 Mk. ausgegeben werden. Mit diesem Anlagecapital von 5 400 000 Mk. wurde die Linie Breslau-Oppeln (bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Breslau-Ohlau am 22. Mai 1842) im Bau vollendet und am 29. Mai 1843 dem Verkehr übergeben.

Inzwischen waren die Detailprojecte der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn so weit gediehen, dass man mit Bestimmtheit an deren baldigen Weiterbau von Leipnik über Oderberg bis Oswiecim glauben durfte und andererseits neuerdings auch die russische „Warschau-Wiener Eisenbahn" in der Linie von Warschau bis zur russisch-österreichischen Grenze bei Granica gesichert. Somit war auch für die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft der Zeitpunkt gekommen, sich über die Ausdehnung ihres Unternehmens schlüssig zu machen. Es kam hierbei der Verkehr nach Wien und nach Warschau, sowie die Erschliessung des oberschlesischen Kohlen- und Hüttenreviers in Frage. Dem Verkehr nach Wien hätte am

besten die Fortführung der Bahn von Oppeln dem Lauf der Oder folgend bis Oderberg entsprochen; hierdurch wäre aber der Anschluss nach Warschau nur mit bedeutendem Umwege möglich gewesen und die Erschliessung des oberschlesischen Industriereviers, dessen Interessen die erste Veranlassung zu der Begründung des Unternehmens überhaupt gegeben hatten, gänzlich bei Seite gelassen worden. Man entschied sich deshalb für den Bau durch das oberschlesische Hüttenrevier bis Myslowitz und weiter bis zur österreichischen Grenze hinter Neuberun gegen Oswiecim mit Anschlüssen an die Warschau-Wiener und an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Unterm 11. August 1843 erfolgte die Concession zu dieser Linie mit besonderer Bezeichnung der Punkte Cosel und Gleiwitz für dieselbe. Hierzu wurden wiederum St.-Actien im Betrage von 7 200 000 Mk. emittirt. Von diesen übernahm der preussische Staat den siebenten Theil mit 1 029 000 Mk. sowie eine $3\frac{1}{2}$procentige Zinsgarantie für die im Privatbesitz befindlichen Actien dieser Emission und die Amortisation derselben. Während diese Strecke bereits in Angriff genommen war, gestalteten sich die Verhältnisse bei der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn derartig, dass sie sich vorerst nur zum Bau bis Oderberg entschliessen konnte, denjenigen von Oderberg-Oswiecim-Bochnia aber noch weiter hinausschob. Um sich den Verkehr nach Wien zu gewinnen, hätte nun die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft wieder eine neue Linie von Cosel nach Oderberg bauen müssen, indess verzichtete sie hierauf aus finanziellen Rücksichten und überliess dies einer neuen, der „Wilhelmsbahngesellschaft“.

Um die Myslowitzer Linie, für welche jetzt nach den bisherigen Projecten nur noch der eigene und der Warschauer Verkehr geblieben wäre, nutzbarer zu machen, lenkte man das Augenmerk darauf, von hier aus die wichtige Handelsstadt Krakau, welche so wie so bereits mit Breslau in geschäftlichen Beziehungen stand, mit in das Schienennetz zu ziehen. Auf diese Weise wurde aus dem Schooss der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft heraus die „Krakau-Oberschlesische Eisenbahn“ von Krakau einerseits bis an die preussische Grenze bei Myslowitz und andererseits bis an die russische Grenze bei Granica (zum Anschluss an die Warschau-Wiener Bahn) jedoch als ein besonderes Actienunternehmen ins Leben gerufen. Für die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft bedingte dieser Anschluss nur den Bau einer Strecke von 1,7 km von Myslowitz bis zur österreichischen Grenze bei Slupna, wozu sie am 21. Februar 1846 die Concession erhielt. Gleichzeitig wurde sie von dem Bau der Strecke Myslowitz-Neuberun-Grenze gegen

Oswiecim bis auf Weiteres entbunden. Bis Myslowitz gelangte die Bahn am 30. Oktober 1846 und die Grenzstrecke am 31. Oktober 1847 zur Eröffnung. Das concessionirte Anlagecapital hatte sich indess als unzureichend erwiesen, so dass bis 1848 noch St.-Actien im Betrage von 7 420 200 Mk. und 3½ procentige amortisirbare Pr.-Actien (Pr.-Obligationen) im Betrage von 3 829 800 Mk. ausgegeben werden mussten. Die ganze 198 km lange Bahn Breslau-Oppeln-Cosel-Myslowitz-Grenze gegen Krakau war demnach mit einem Anlagecapital von 23 850 000 Mk., und pro 1 km mit 120 270 Mk. belastet.

Zur Unterscheidung voneinander erhielten die 1843 ausgegebenen 7 200 000 Mk. St.-Actien, bei welchen der Staat durch Uebernahme des siebenten Theils sowie mit Zinsgarantie und Amortisationsverpflichtung engagirt war, die Bezeichnung Lit. B, die anderen St.-Actien aber im Gesammtbetrage von 11 709 300 Mk. die Bezeichnung Lit. A sowie die 4procentigen Pr.-Actien von 1843 die Bezeichnung Lit. A und die späteren 3½ procentigen die Bezeichnung Lit. B. Die St.-Actien A und B erhielten bis zum Schluss des Eröffnungsjahres der ganzen Bahn 4% Bauzinsen und participirten von da ab unbeschadet der Zinsgarantie der Actien B mit gleichen Rechten an der Dividende. Die Pr.-Actien A und B erhielten nur ihre statutenmässigen Zinsen und waren überhaupt ihrem Wesen nach Pr.-Obligationen. Als Gegenleistung für die übernommene Zinsgarantie, welche übrigens nie erforderlich geworden ist, erhielt der Staat von dem Ueberschuss über 5% sämmtlicher Actien den dritten Theil als Superdividende.

Die Amortisation der im Privatbesitz befindlichen St.-Actien Lit. B erfolgte unter Verwendung eines Theils der auf die Staatsactien entfallenden plus der auf die bereits amortisirten Actien zu verrechnenden Dividende.

Die nächsten Jahre, mit 1851 beginnend, waren dem Bau von Zweig- und Grubenbahnen in dem Bergwerks- und Hüttenrevier gewidmet. Dieselben sind nur schmalspurig (mit 0,785 m Spurweite) hergestellt. Einschliesslich der zahlreichen Abzweigungen zu den einzelnen Gruben und Etablissements erreichten sie eine schliessliche Gesammtlänge von 105,18 km. Es lassen sich hierbei folgende besondere Linien erkennen: Tarnowitz-Beuthen-Laurahütte-Paulshütte, Karf-Borsigwerk, Karf-Morgenroth-Antonienhütte, Beuthen-Morgenroth und Beuthen-Scharley. Der Fahrbetrieb auf diesen Schmalspurbahnen wurde 1860 pachtweise an einen Privatunternehmer übertragen und hierbei durchgängig Pferdebetrieb, später aber zum Theil wieder Locomotivbetrieb eingeführt.

Nachdem 1853 der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn seitens der österreichischen Regierung der Ausbau der Strecke Oderberg-Oswiecim endgültig auferlegt worden war, beschloss die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft auch ihrerseits, die bis jetzt aus der Concession noch offen gelassene Anschlussstrecke Myslowitz-Neuberun-Grenze gegen Oswiecim herzustellen; die Theilstrecke bis Neuberun wurde 1859 und die Grenzstrecke 1863, bei einer Gesammtlänge von 22 km, dem Verkehr übergeben.

Wenngleich die Gesellschaft als Erwerbsinstitut für ihre Actionäre sich mit der bisherigen Ausdehnung des Unternehmens hätte begnügen lassen können, um so mehr als der Verkehr von Jahr zu Jahr grössere Dimensionen annahm und dementsprechend die Rentabilität auch stieg, so trug sie doch dem Beruf der grossen Eisenbahngesellschaften insofern Rechnung, als sie bemüht war, das Absatzgebiet des von ihr beherrschten Kohlen- und Industriereviers durch Erbauung neuer Schienenwege noch weiter auszudehnen. Zunächst erbaute sie mit Concession von 1853 die Bahn von Breslau über Lissa nach Posen mit Zweig von Lissa nach Glogau. Die Erstere gelangte 1856 und die Zweigbahn 1857 zur Eröffnung; Beide zusammen haben eine Länge von 204,4 km.

Vom 1. Januar 1857 ab übernahm der Staat auf Antrag der Gesellschaft und für deren Rechnung Verwaltung und Betrieb des ganzen Unternehmens und setzte hierzu eine besondere königliche Direction in Breslau ein.

In dieser Zeit und im Gebiet der Stammbahn baute die Gesellschaft mit Eröffnung in 1859 die für den Verkehr nach Warschau wichtige, 2 km lange Anschlussstrecke von Schoppinitz bis an die russische Grenze gegen Sosnowice bei gleichzeitigem Weiterbau russischerseits bis an die Warschau-Wiener Hauptlinie bei Zabkowice, wodurch der Winkel bei Granica abgeschnitten wurde, ferner zur Verbindung mit der Wilhelmsbahn von Kattowitz nach Idaweiche und von da nach Emanuelsegen, 12,8 km lang 1858 eröffnet, und endlich im Interesse des engeren Tarnowitzer Bergwerkreviers mit Eröffnung in 1859 die 22 km lange Zweigbahn Morgenroth-Tarnowitz. Die Linie Kattowitz-Emanuelsegen wurde von Eröffnung an der Wilhelmsbahn in Pacht und Betrieb gegeben.

Die späteren grossen Neubauten galten wieder ganz neuen Verkehrsbeziehungen; noch ehe dieselben vollendet wurden, erfuhr das Unternehmen aber noch eine beträchtliche Erweiterung durch die Betriebsübernahme resp. den käuflichen Erwerb der sämmtlichen in dem Verkehrsgebiet der Oberschlesischen Eisenbahn gelegenen kleineren Bahnen. Es waren dies:

a. Die Neisse-Brieger Eisenbahn in der gleichnamigen Linie 43,91 km lang. Dieselbe wurde am 1. Januar 1870 seitens der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft für deren Rechnung unter Umtausch der St.-Actien im Betrage von 3 262 500 Mk. in $4^1/_2$ procentige Neisse-Brieger Pr.-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn gleichen Nominalbetrages zuzüglich einer Convertirungsprämie von 15 Mk. für jede Actie à 300 Mk. in Verwaltung und Betrieb genommen und durch Beendigung des Actienumtausches und Tilgung der ehemaligen Neisse-Brieger Anleihe 1874 zu vollem Eigenthum erworben.

b. Die Wilhelmsbahn in den Linien Cosel-Oderberg, Ratibor-Leobschütz, Nendza-Nicolai-Idaweiche und Friedrichsgrube-Mittel Lazisk mit einer Gesammtlänge von 170,9 km. Auch diese Bahn ging am 1. Januar 1870 in Verwaltung und Betrieb der Oberschlesischen Eisenbahn für deren Rechnung, aber erst am 1. Januar 1880 nach Umtausch sämmtlicher Actien und Tilgung der ehemaligen Wilhelmsbahnanleihen in das volle Eigenthum derselben über. Bereits bei Uebernahme des Betriebes waren die Stamm- und St.-Pr.-Actien der Wilhelmsbahn im Betrage von 16 099 500 Mk. in 5 procentige Wilhelmsbahn-Pr.-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn gleichen Nominalbetrages umgetauscht und ausserdem auf je 300 Mk. eine einmalige baare Zuzahlung von 45 Mk. geleistet worden.

c. Die Niederschlesische Zweigbahn in der Linie Glogau-Sagan-Hansdorf mit Zweig Sagan-Sorau, 84,3 km lang. Diese Bahn ging am 1. Januar 1873 in Verwaltung und Betrieb der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft auf deren Rechnung über. Dieselbe zahlte für je 900 Mk. Stamm- und St.-Pr.-Actien im Gesammtbetrage von 4 500 000 Mk. 1200 Mk. in $3^1/_2$ procentigen Niederschlesischen Zweigbahn-Prioritäten der Oberschlesischen Eisenbahn plus 54 Mk. baarer Zuzahlung. Nach Umtausch sämmtlicher Actien und Tilgung der Anleihe der alten Gesellschaft fiel die Bahn 1878 der Oberschlesischen Eisenbahn zu vollem Eigenthum zu.

d. Die Stargard-Posener Eisenbahn in der gleichnamigen Linie, 172 km lang. Diese Bahn war bereits am 1. Januar 1865 von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft unter Gewährung einer festen Rente von $4^1/_2$% für die St.-Actien im Betrage von 15 000 000 Mk. bei Fortdauer der $3^1/_2$ procentigen Staatsgarantie in Verwaltung und Betrieb genommen worden, ohne jedoch zu Eigenthum erworben zu werden.

Gegenüber den vorherigen Durchschnittsdividenden von $3^1/_2$ % bei Neisse-Brieg, $3^5/_6$ % der Wilhelmsbahn-St.-Actien, 2 % der St.-Actien der Niederschlesischen Zweigbahn und 4 % der Stargard-Posener Eisenbahn hat die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft diese Bahnen allerdings überwerthig bezahlt, indess konnte sie sich die neuerworbenen Linien in ganz anderem Masse nutzbar machen, als dies den kleinen pecuniär nothleidenden Gesellschaften möglich gewesen war, und ausserdem wurde sie dadurch mehrerer sonst nothwendig gewesener Neubauten enthoben.

Wenden wir uns nun wieder der eigenen oben bereits angedeuteten Bauthätigkeit der Gesellschaft zu, so ist zunächst die Verlängerung der Breslau-Posener Linie nach Nordosten von Posen über Inowrazlaw nach Thorn mit Zweig von Inowrazlaw nach Bromberg zu verzeichnen. Dieselbe wurde 1868 concessionirt und 187 km lang 1872/73 eröffnet.

Mit der nächsten Neubaulinie Breslau-Glatz-Mittelwalde-österreichische Grenze schuf die Gesellschaft eine neue Linie nach dem nordöstlichen Böhmen und weiter bis Wien, welche von Breslau aus gerechnet erheblich kürzer ist als die bisherige über Cosel-Oderberg. Die Concession zu dieser Bahn erfolgte 1869 und die Eröffnung dieser 136 km langen Strecke 1871/76.

Behufs Verbindung dieser letztgenannten Linie mit dem oberschlesischen Kohlenrevier baute die Gesellschaft mit Concession von 1869 eine Bahn von Cosel westlich über Neisse nach Frankenstein nebst Zweigen einerseits über Leobschütz bis zur österreichischen Grenze gegen Jägerndorf und andererseits bis an die Grenze hinter Ziegenhals (Beides mit Anschluss an die Mährisch-Schlesische Centralbahn). Diese Linien wurden in einer Gesammtlänge von 168 km 1869/72 dem Verkehr übergeben.

Inzwischen waren im oberschlesischen Hüttenrevier noch verschiedene Zweig- und Abkürzungslinien hergestellt worden, von denen die von Gleiwitz über Beuthen und Königshütte nach Schwientochlowitz besonders genannt sein möge. Endlich baute noch die Gesellschaft mit Concession von 1873 zur Entlastung der Coseler Linie eine Bahn von Oppeln über Gross-Strehlitz nach Peiskretscham und von da in Gabel nach Borsigwerk und nach Laband, welche 79 km lang 1878/80 zur Eröffnung kam.

Nachdem 1878 die Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung erlassen war, baute die Gesellschaft an solchen noch mit Concession von 1881 Rybnik-Losslau und Inowrazlaw-Montwy, Beide je 8 km lang 1882 eröffnet, und nahm die gleichfalls 1881 concessionirten Linien Strehlen-Nimptsch, Dürrgoy-Zobten-

Ströbel und Orzesche-Sohrau in Bauangriff, doch wurden dieselben erst nach Verstaatlichung vollendet.

Ausserdem waren der Gesellschaft in den Jahren 1882/83 noch die Secundärbahnen Losslau-Annaberg, Oppeln-Neisse mit Zweig nach Deutsch Leipe (Station der Linie Brieg-Neisse), Gleiwitz-Orzesche, Trachenberg-Herrnstadt, Bojanowo-Guhrau und Czempin-Schrimm concessionirt worden, dieselben kamen aber sämmtlich erst unter Staatsverwaltung zur Ausführung.

Zu diesen grossartigen Neubauten, zum Ankauf der Neisse-Brieger, der Wilhelmsbahn und der Niederschlesischen Zweigbahn, zu Erweiterungsbauten auf den alten Strecken und zur Vermehrung der Betriebsmittel hatte die Gesellschaft ausser dem bereits angegebenen Anlagecapital von 23 850 000 Mk. St.-Actien Lit. C, D und E im Betrage von 69 333 600 Mk. ausgegeben, welche mit den St.-Actien A und B völlig gleichberechtigt, mit einer staatsseitigen Zinsgarantie aber nicht versehen waren, und ferner $3^1/_2$ procentige Anleihen im Betrage von 30 900 000 Mk., 4 procentige von 42 600 000 Mk., $4^1/_2$ procentige von 163 372 000 Mk. und 5 procentige im Betrage von 59 087 700 Mk. aufgenommen. Von diesen war das Anlagecapital für die Linie Breslau-Lissa-Posen mit Zweig nach Glogau im Betrage von 36 750 000 Mk. mit einer $3^1/_2$ procentigen und das für Posen-Inowrazlaw-Thorn-Bromberg in Höhe von 39 000 000 Mk. mit einer 4 procentigen bedingten Staatsgarantie versehen, d. h. dieselben waren nur insoweit zu leisten, als hierzu die staatsseitigen Bezüge aus dem Stammunternehmen reichen würden. Somit stellte sich das begebene Gesammtanlagecapital unter Abrechnung der durch spätere Anleihen zurückgezahlten 5 procentigen Pr.-Obligationen von 1869 und 5 procentigen Wilhelmsbahn-Pr.-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn auf rund 330 640 000 Mk., mithin bei einer Gesammtlänge von rund 1545 km pro 1 km auf 214 000 Mk.

Der Verkehr hat sich von Anfang an in grossartigem Massstabe entwickelt und, mit dem Aufblühen der Industrie und dem dadurch bedingten Kohlenbedarf Hand in Hand gehend, einen nie geahnten Aufschwung erlangt. Die Stammstrecke Breslau-Oppeln-Cosel-Myslowitz diente von Anfang an in ihrer ganzen Länge dem Breslau-Krakauer und dem Breslau-Warschauer Verkehr und mit der Theilstrecke Breslau-Cosel ausserdem dem Breslau-Wiener, mit der Theilstrecke Cosel-Myslowitz aber bis zur Eröffnung der österreichischen Strecke Oderberg-Oswiecim in 1863 auch dem Verkehr von Wien nach Krakau und Warschau. Hierzu kam 1870 durch Ankauf der Wilhelmsbahn die dem Breslau-Wiener

Verkehr dienende Linie Cosel-Oderberg. Die grossartigen Neubauten, in deren Linien die Oberschlesische Bahn ihre Arme nördlich bis Bromberg und Thorn, westlich bis Hansdorf und Sorau und südlich bis an die österreichische Grenze hinter Mittelwalde ausstreckte, und die überwerthige Rente an die Stargard-Posener Bahn legten dem Gesammtunternehmen wohl zeitweise finanzielle Opfer auf, da diese Linien selbst weniger rentabel waren, indess trugen diese doch wesentlich zu dem gewaltigen Verkehr auf der Stammstrecke bei, so dass die Ausfälle aus jenen von der Letzteren wieder ausgeglichen wurden.

An directen Concurrenzen erwuchsen der Oberschlesischen Eisenbahn an der Quelle ihres Verkehrs 1870 die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn und 1875 die Posen-Kreuzburger sowie durch ihre Anlehnung an die Rechte-Oder-Ufer-Bahn die Oels-Gnesener. Die schärfste Concurrenz hiervon bildete die leistungsfähige Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn, bei der immer grossartigeren Entwickelung des Gesammtverkehrs wurde die bisherige Rentabilität der Oberschlesischen Eisenbahn dadurch aber nicht geschmälert. Nach Allem diesem ist das Oberschlesische Eisenbahnunternehmen eins der ergiebigsten und rentabelsten für seine Actionäre und eins der segenbringendsten für Handel und Industrie geworden. Die Rentabilität findet am besten Ausdruck in der von uns allgemein angewendeten Wiedergabe der an die St.-Actien gezahlten Dividenden. Dieselben stellten sich, wie folgt:

pro	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	
	6	$6^1/_3$	$5^7/_{12}$	7	8	10	10	$10^1/_3$	$11^1/_6$	$11^1/_6$	%
pro	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	
	13	$8^2/_3$	$6^1/_{12}$	$7^7/_{30}$	$7^9/_{10}$	$10^{13}/_{15}$	$10^1/_2$	10	$11^2/_3$	12	%
pro	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	
	$13^2/_3$	15	$13^1/_2$	$12^2/_3$	$13^2/_3$	$13^2/_3$	$13^2/_3$	12	$10^1/_2$	$9^2/_3$	%
pro	1877	1878	1879	1880	1881	1882	}	im Durchschnitt			
	$8^1/_2$	$8^1/_2$	$9^3/_5$	$10^4/_5$	$11^3/_{10}$	$11^1/_2$ %	}	10,33 %.			

Ausserdem hatte der Staat an Superdividende auf Grund der $3^1/_2$ procentigen Zinsgarantie für die St.-Actien Lit. B bis incl. 1882: 56 698 773 Mk. erhalten, auf Grund der Zinsgarantien für die Breslau-Posener und für die Posen-Thorn-Bromberger Bahn aber 4 316 969 Mk. zuschiessen müssen. Die für die Erstere war nur in den drei ersten Betriebsjahren 1858/60 erforderlich, die für Posen-Thorn-Bromberg aber sieben Jahre lang, von 1874 bis incl. 1880 (die Zinsgarantie für die Stargard-Posener Bahn ist hierbei nicht in Betracht gezogen).

Im Jahre 1883 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft behufs Ankaufs des ganzen Unternehmens in Unterhandlung. Dieselbe führte ohne Weiterungen zum Abschluss, so dass laut Gesetz vom 24. Januar 1884 die Verwaltung der Bahn nunmehr mit Rechnung vom 1. Januar 1883 auf Kosten des Staates erfolgte, und am 1. Juli 1886 das Unternehmen in das volle Eigenthum desselben überging.

Stargard-Posen wurde von diesem Vertrage nicht berührt. Diese Bahn blieb vielmehr nach wie vor im Besitz ihrer Gesellschaft, der Staat trat aber in den bisherigen Vertrag der Oberschlesischen Bahn ein.

Der Staat gab zuerst vom 1. Januar 1883 ab sämmtlichen Kategorien der St.-Actien eine feste Rente von $10\frac{1}{2}$ % nebst einer einmaligen Convertirungsprämie von 15 Mk. pro Actie und tauschte vom 1. September 1884 ab dieselben in 4procentige Consols um, wobei für je 4 St.-Actien der Sorten A, C, D, E à 300 Mk. (= 1200 Mk.) 3150 Mk., für je 5 St.-Actien der Sorte B à 300 Mk. (= 1500 Mk.) aber — mit Rücksicht auf die Amortisation derselben — nur 2850 Mk. gezahlt wurden. Hiernach stellte sich der Kaufpreis, wie folgt:

für 81 042 900 Mk. St.-Actien Lit. A, C, D, E	212 737 612 Mk. in 4 proc. Cons.
für 3 527 100 Mk. St.-Actien Lit. B.	6 701 490 Mk. in 4 „ „
	219 439 102 Mk. in 4 proc. Cons.
Hierzu an Convert.-Präm. p. Act. 15 Mk. =	4 228 500 Mk. baar
Summa	223 667 602 Mk.
Dazu kamen noch die Anleihen m. umlauf.	30 960 900 Mk. $3\frac{1}{2}$ %
	36 734 400 Mk. 4 %
	159 804 100 Mk. $4\frac{1}{2}$ %
Summa	227 499 400 Mk.

Ausserdem waren der Gesellschaft 1883 noch 20 500 000 Mk. 4procentige Pr.-Obligationen privilegirt, die Begebung dieser erfolgte aber erst später für Rechnung der Staatsbahnverwaltung.

An Fonds fielen dem Staat 36 124 146 Mk. zu.

Die Ausdehnung des Unternehmens, des umfangreichsten Privatbahnunternehmens von ganz Deutschland, belief sich exclusive Stargard-Posen auf 1423,45 km Vollbahnen,

16,00 km normalspurige Secundärbahnen,
105,18 km schmalspurige Zweigbahnen

Summa 1544,63 km,

sowie auf den Besitz von zwei Steinkohlengruben und einer Coaksanstalt.

An Betriebsmitteln waren exclusive der Stargard-Posener Bahn und der verpachteten Schmalspurbahnen 580 Locomotiven, 624 Personenwagen, 204 Gepäckwagen und 13 353 Güterwagen vorhanden.

Die der Schmalspurbahnen sind Eigenthum des Betriebspächters, dessen Wagenpark sich auf 2509 Stück belief.

Nach der gegenwärtigen Eintheilung der preussischen Directionsbezirke bildet die ehemalige Oberschlesische Eisenbahn den Hauptbestandtheil des Directionsbezirks Breslau, doch ist die Posen-Thorn-Bromberger Linie davon abgezweigt und dem Directionsbezirk Bromberg unterstellt.

Bei Verstaatlichung der Bahn waren, nachdem die 5procentigen Pr.-Obligationen von 1869 und die 5procentigen Wilhelmsbahn-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn bereits per 1. Januar resp. 1. Juli 1880 von der Gesellschaft selbst in 4procentige Pr.-Obligationen von 1879 umgetauscht resp. baar eingelöst worden, noch $4^1/_2$-, 4- und $3^1/_2$procentige Pr.-Obligationen resp. Pr.-Actien in Umlauf. Zunächst setzte der Staat den Zinsfuss sämmtlicher $4^1/_2$procentigen Anleihen mit Ausnahme derjenigen von 1879, bei welcher dies zunächst dem Privileg nach noch nicht möglich war, auf $4\,^0/_0$ herab. Es waren dies die Pr.-Obligationen Lit. F I. Emission von 1857, Lit. F II. Emission von 1861, Lit. G. von 1866, Lit. H. von 1868, die Neisse-Brieger Pr.-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn von 1870, die Emission von 1874 und die Emission von 1880.

Im Jahre 1887 wurde wiederum mit Herabsetzung des Zinsfusses von $4\,^0/_0$ auf $3^1/_2\,^0/_0$ begonnen; vorerst wurden hiervon betroffen die alten Pr.-Actien Lit. A von 1843, die Pr.-Obligationen Lit. C von 1851, Lit. F II. Emission von 1861 und die Neisse-Brieger Pr.-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn von 1870. Diese vier Kategorien wurden 1887 in $3^1/_2$procentige Consols umgetauscht und die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 1. Januar 1887 zur baaren Einlösung gekündigt.

Neuerdings ist das Umtauschverfahren in $3^1/_2$procentige Consols auch auf alle anderen 4procentigen Anleihen und die noch einzige $4^1/_2$procentige von 1879 ausgedehnt worden und der Umtauschtermin resp. die Kündigung der hierzu nicht angemeldeten Stücke bei den einzelnen Anleihen wie folgt festgesetzt:

Lit. D v. 1853	*Umtausch v.*	*1. Januar 1890 ab,*	*Kündig. p.*	*1. Oktober 1889.*
Lit. F I. Emiss. v. 1857	„	„ *1. April 1890 ab.*	„	„ *1. Oktober 1889.*
Lit. G v. 1866	„	„ *1. Januar 1890 ab,*	„	„ *1. Januar 1890.*
Lit. H v. 1868	„	„ *1. Juli 1890 ab,*	„	„ *1. Juli 1890.*
Emission v. 1873	„	„ *1. Januar 1890 ab,*	„	„ *1. Oktober 1889.*

Emiss. v. 1874 Umtausch v. 1 Januar 1890 ab, Kündig. p. 1. Januar 1890.
Emission v. 1879 „ „ 1. Juli 1890 ab, „ „ 1. April 1890.
Emission v. 1880 „ „ 1. Januar 1890 ab, „ „ 1. Oktober 1889.
Emission v. 1883 „ „ 1. Januar 1890 ab, „ „ 1. Januar 1890.

Somit bleiben hinfort nur noch die drei $3^1/_2$ procentigen Anleihen im Verkehr. Es sind dies:

a. die Pr.-Actien Lit. B von 1848 in Stücken zu 300 Mk. Zinstermine 2. Januar und 1. Juli. Verloosung mit $^1/_2$ % plus Zinszuwachs im April auf 1. Juli. Verjährung der nicht abgehobenen Zinsen nach 4 Jahren vom Fälligkeitstage ab und der ausgeloosten zur Einlösung nicht präsentirten Stücke nach 5 Jahren vom Fälligkeitstage ab. In Umlauf waren ult. 1888 noch 2 536 200 Mk.

b. die Pr.-Obligationen Lit. E von 1853 in Stücken zu 3000, 1500 und 300 Mk. Zinstermine 1. April und 1. Oktober. Verloosung mit $^1/_2$ % plus Zinszuwachs im Juli auf 1. Oktober. Verjährung der nicht abgehobenen Zinsen nach 4 Jahren vom Fälligkeitstage ab und der ausgeloosten, zur Einlösung nicht präsentirten Stücke ebenfalls nach 4 Jahren vom Fälligkeitstage ab. In Umlauf waren hiervon ult. 1888 noch 19 744 500 Mk.

c. die Niederschlesischen Zweigbahnprioritäten der Oberschlesischen Eisenbahn in Stücken zu 3000, 1500 und 300 Mk. Zinstermine 2. Januar und 1. Juli. Verloosung im Juli auf 2. Januar mit $^1/_2$ % plus Zinszuwachs. Verjährung der nicht abgehobenen Zinsen nach 4 Jahren und der ausgeloosten, zur Einlösung nicht präsentirten Stücke nach 10 Jahren vom Fälligkeitstage ab. Ult. 1888 waren hiervon noch 6 674 100 Mk. in Umlauf.

Der Cours aller drei Emissionen betrug am 31. Dezember 1889 an der Berliner Börse 100,50 %.

Oels-Gnesener Eisenbahn.

Dem südwestlichen Theil der Provinz Posen hatte das Jahr 1856 die erste Eisenbahn in der Linie Berlin-Lissa-Posen gebracht, während der östlich von dieser gelegene weite Landstrich noch lange Zeit einer solchen entbehren musste.

Erst 1872 wurde diesem Mangel durch Constituirung einer Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Breslau behufs Erbauung einer Eisenbahn von Oels (Station der Rechten-Oder-Ufer- und der Breslau-Warschauer Eisenbahn) nach Gnesen (Station der

der Oberschlesischen Bahn zugehörigen Linie Posen-Thorn) Rechnung getragen und diese unterm 17. Juni desselben Jahres concessionirt.

Das Grundcapital war ursprünglich auf 23 250 000 Mk. in Stamm- und St.-Pr.-Actien festgesetzt.

Die Bauausführung wurde der Baugesellschaft Plessner & Co. in Generalentreprise übertragen und von dieser auch begonnen. Finanzielle Verwickelungen derselben, die schliesslich zum Concurs führten, nöthigten indess die Eisenbahngesellschaft schon 1874, den Bau in eigene Hand zu nehmen. Die Eröffnung der 159,75 km langen Linie erfolgte am 30. Juni 1875. Die Gesellschaft hatte beabsichtigt, den Betrieb an die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn zu überlassen, deren Generalversammlung den betreffenden Vertrag, welcher in Uebernahme einer 4procentigen Zinsgarantie für die St.-Pr.-Actien im Betrage von 13 950 000 Mk. gipfelte, jedoch nicht genehmigt, so dass auch der Betrieb der Eigenthümerin verblieb.

Die Insolvenz der Baugesellschaft, in Folge welcher dieselbe auf die von ihr gezeichneten 13 500 Stück St.-Actien à 300 Mk. nur die ersten Einzahlungen von 40 % leistete, brachte der Eisenbahngesellschaft einen Ausfall von 2 430 000 Mk. und nöthigte sie schon während des Baues zur Contrahirung schwebender Schulden, zu deren Tilgung sie dann mit Privileg von 1880 eine 4½procentige Anleihe im Betrage von 3 000 000 Mk. aufnahm.

Die von der Baugesellschaft mit 1 620 000 Mk. eingezahlten 40 % waren als verfallen erklärt und das St.-Actiencapital um beregte 13 500 Stück Actien reduzirt worden. Das zu Lasten des Unternehmens verbleibende Anlagecapital belief sich somit auf 5 250 000 Mk. in St.-Actien, 13 950 000 Mk. in St.-Pr.-Actien und 3 000 000 Mk. in 4½procentigen Pr.-Obligationen, in Summa somit auf 22 200 000 Mk. Aus den hiervon noch disponiblen Mitteln baute die Gesellschaft, um den Güterverkehr aus den polnischen Warthedistricten Peisern und Konin heranzuziehen, 1881 einen Warthehafen bei Orzechowo nebst 1,1 km langem Anschlussgleis. Somit stellte sich die Gesammtausdehnung auf 160,85 km und die kilometrische Belastung auf 138 016 Mk.

Obgleich die Bahn den Weg aus Galizien und Oberschlesien nach dem östlichen Theil der Provinz Posen und den östlichen Ostseeplätzen gegen die Route via Breslau-Posen wesentlich kürzt, entwickelte sich der Verkehr dennoch schwach, da dieser directe Verkehr ihr nur zum geringen Theil überlassen wurde, und ihr eigenes Abstossgebiet auf den engsten Raum beschränkt war, indem die gleichzeitig gebaute, bei Jarotschin kreuzende Posen-Kreuzburger Bahn im Grössern genommen dasselbe Gebiet beherrscht.

Die finanziellen Ergebnisse fielen demnach äusserst dürftig aus, so dass die St.-Pr.-Actien, von den St.-Actien ganz zu schweigen, in den ersten Jahren leer ausgingen. Erst für 1881 konnte denselben eine Dividende von $1^1/_2$ %, pro 1882: 2 % und pro 1883 $3^1/_6$ % gezahlt werden. Während des selbstständigen Bestehens der Bahn erfuhren somit diese Actien gegenüber der statutenmässigen Dividende von 5 % pro anno einen Ausfall von $35^5/_6$ % = 4 743 000 Mk. Die St.-Actien aber hatten nie Dividende erhalten können.

Im Jahre 1883 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft behufs Ankaufs der Bahn in Unterhandlungen, welche dahin zum Abschluss führten, dass derselbe laut Gesetz vom 17. Mai 1884 am 1. Juli desselben Jahres die Bahn zunächst für Rechnung der Gesellschaft in Verwaltung und Betrieb und am 1. Januar 1886 käuflich zu vollem Eigenthum übernahm. Die staatsseitige Verwaltung hatte den St.-Pr.-Actien pro 1884 eine Dividende von $1^{17}/_{20}$ % und pro 1885 eine solche von $^{21}/_{25}$ % gebracht. Der Ausfall der Dividenden für die St.-Pr.-Actien hatte sich somit auf $43^3/_{20}$ % erhöht, welcher jedoch seitens des Staats auch hier nicht beglichen wurde. Als Kaufpreis zahlte der Staat für

je 2 St.-Actien à 300 Mk. (= 600 Mk.) 150 Mk. in 4 procentigen Consols
je 1 St.-Pr.-Actie à 600 Mk. (= 600 Mk.) 450 Mk. in 4 „ „

Die Gesellschaft hatte eine Convertirungsprämie erstrebt, musste aber bei Weigerung der Regierung auch auf obiges Gebot eingehen, da sie durch Verstaatlichung der Rechten-Oder-Ufer- und der Posen-Kreuzburger Eisenbahn vollständig lahm gelegt werden konnte und die projectirten Staatsbahnlinien Posen-Wreschen, Lissa-Ostrowo und Lissa-Jarotschin sie noch mehr schädigen mussten.

Im Ganzen stellte sich der Kaufpreis, wie folgt:

für 5 250 000 Mk. St.-Actien 1 312 500 Mk. in 4 procentigen Consols
für 13 950 000 Mk. St.-Pr.-Actien 10 462 500 Mk. in 4 „ „

Summa 11 775 000 Mk., wozu noch die Anleihe mit umlaufend 2 985 000 Mk. kam, wogegen dem Staat 923 147 Mk. an Fonds zufielen.

Bei Verstaatlichung der Bahn betrug der Zinsfuss der Anleihe $4^1/_2$ %. Zunächst wurde derselbe per 1. April 1886 auf 4 % herabgesetzt und hierauf 1887 die ganze Anleihe in $3^1/_2$ procentige Consols umgetauscht resp. die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar 1887 zur baaren Rückzahlung gekündigt.

Somit giebt es Oels-Gnesener Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

Das an das grosse oberschlesische Bergwerk- und Hüttenrevier nördlich sich anschliessende kleinere Tarnowitzer Revier war bei der ersten Anlage der Oberschlesischen Eisenbahn zunächst gänzlich unberücksichtigt geblieben und dann 1851/54 auch nur durch Schmalspurbahnen an die Hauptbahn angeschlossen worden. Diese dienten nur den wechselseitigen Beziehungen der Hüttenetablissements mit den Kohlengruben, hatten also nur mehr den Betrieb des Tarnowitzer Reviers, nicht aber den grossen Verkehr desselben im Auge, würden überdies für den Verkehr nach Breslau einen erheblichen Umweg ergeben haben. Deshalb bildete sich 1855 eine neue besondere Gesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Breslau behufs Erbauung einer directen Bahn von Oppeln nach Tarnowitz, wodurch eine kürzeste Linie von Breslau in das Tarnowitzer Revier erreicht wurde. Dieselbe erhielt unterm 1. Dezember 1856 die Allerhöchste Concession und übergab ihre 76,23 km lange Bahn am 24. Januar 1858 dem vollen Verkehr, nachdem bereits vorher theilweiser Güterverkehr stattgefunden hatte.

Das Anlagecapital betrug 7 500 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk., mithin für 1 km 98 391 Mk.

Fast gleichzeitig mit der Oppeln-Tarnowitzer Bahn war aber von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft eine normalspurige Zweigbahn von Morgenroth aus nach Tarnowitz gebaut und schon in dem ersten vollen Betriebsjahr jener 1859 eröffnet worden. Ergab sich in dieser nach Oppeln resp. Breslau auch ein Umweg von 36 km, so beeinträchtigte sie in der Hand der überaus leistungsfähigen Oberschlesischen Bahn die directe Linie doch ganz erheblich, und da diese ausschliesslich auf den eigenen, noch dazu solchergestalt beschränkten Verkehr angewiesen war, stellten sich die finanziellen Ergebnisse trotz der geringen Capitalsbelastung äusserst dürftig. Dem entsprechend konnten die St.-Actien nur folgende Dividenden erhalten:

pro 1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865
0	2/5	5/6	2 1/3	2 1/2	3 1/4	3 1/4 %

im Durchschnitt 1,82 %.

In dieser einen Linie allein war das Unternehmen einer besonderen Entfaltung nicht fähig. Die Gesellschaft hatte deshalb schon 1863 eine Erweiterung desselben geplant und hierbei vor Allem im Auge gehabt, sich von der Oberschlesischen Bahn völlig unabhängig zu machen. Sie beschloss, aus ihrer Stammstrecke heraus einerseits eine eigene Linie nach Breslau zu bauen, anderer-

seits aber, jene auch selbstständig durch das grosse oberschlesische Revier weiter zu führen und einen eigenen Anschluss südlich an das österreichische Bahnnetz zu gewinnen, sowie ferner, durch Bau einer Zweigbahn westlich nach Lazisk die dortigen Kohlengruben mit in ihr Netz zu ziehen und hierbei gleichzeitig auch Anschluss an die preussische Wilhelmsbahn zu erreichen. Die Concession zu diesen Bauten erhielt sie 1865. Zur Ausführung derselben und zum Umtausch der 7 500 000 Mk. alter St.-Actien emittirte die Gesellschaft neue St.-Actien im Betrage von 22 500 000 Mk. und St.-Pr.-Actien gleichfalls im Betrage von 22 500 000 Mk. Letztere hatten Anspruch auf eine Vorzugsdividende von 5 %, darüber hinaus aber gleiche Berechtigung mit den St.-Actien. Ausserdem erhielt die Gesellschaft eine unverzinsliche, aber rückzahlbare Staatsbeihülfe von 1 095 480 Mk.

Die sämmtlichen Neubaulinien wurden 1865 in Bauangriff genommen und 1868/70 dem Betriebe übergeben. Es sind dies:

1. Vossowska (Station der alten Strecke)-Kreuzburg-Breslau;
2. Tarnowitz-Dziedit, Station der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn;
3. Tichau (Station der eben genannten Linie)-Lazisk (Station der Wilhelmsbahn).

Das Netz erreichte hiermit eine Gesammtlänge von 298,11 km. Der geographischen Lage entsprechend, wurde die Firma in

„Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn“

geändert.

Die Linie Vossowska-Breslau erschloss einen auf dem rechten Oderufer gelegenen Theil Schlesiens, welcher bis dahin ohne jede Eisenbahnverbindung gewesen war. Die Linie Tarnowitz-Dzieditz durchzog das grosse oberschlesische Bergwerk- und Hüttenrevier und stellte eine Verbindung mit dem österreichischen Bahnnetz her. Die ganze Linie Breslau-Dzieditz aber bildete einen der Oberschlesischen Bahn sehr wohl concurrenzfähigen Abfuhrweg aus dem oberschlesischen Revier einerseits nach Breslau und andererseits nach Oesterreich. Die Zweigbahn nach Lazisk endlich zog die dortigen Steinkohlengruben in das Netz der Gesellschaft und erbrachte gleichzeitig einen Anschluss an die Wilhelmsbahn in Richtung auf Ratibor und Oderberg.

Zu den einzelnen Gruben und Etablissements im Bergwerkreviere wurden nach und nach zahlreiche Stichbahnen, bei Breslau Verbindungsgleise nach der Niederschlesisch-Märkischen und der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn und in Oppeln ein solches nach der Oberschlesischen Bahn mit zusammen 16,85 km angelegt.

Im Jahre 1872 trug sich die Gesellschaft nochmals mit grossartigen Neubauprojecten, welche sich auf die Linien Beuthen-Nicolai-Tichau-Oswiecim, Breslau-Brieg-Oppeln auf dem rechten Oderufer, Oels-Ostrowo-russische Grenze gegen Kalisch sowie auf Anschlusslinien von Dzieditz an die Kaschau-Oderberger Bahn, von Schoppinitz nach Myslowitz und nach Sosnowice behufs Verbindung mit der Warschau-Wiener Bahn erstreckten, doch ist von allen diesen nur die Anschlussstrecke Schoppinitz-Sosnowice zur Ausführung gekommen und 2 km lang mit Concession von 1875 im Jahre 1876 eröffnet worden. Ausserdem nahm die Gesellschaft mit Concession von 1881 noch eine Linie von ihrer Station Kreuzburg über Rosenberg und Lublinitz nach Tarnowitz in Bauangriff, doch wurde diese 84,3 km lange Bahn erst nach Verstaatlichung des Unternehmens 1883/84 eröffnet. In volkswirthschaftlicher Beziehung sollte dieselbe den ärmlichen Verhältnissen des nordöstlichen Grenzdistrikts von Oberschlesien aufhelfen und wurde deshalb auch mit einem festen unverzinslichen, aber rückzahlbaren Zinszuschuss seitens des Staats versehen; für das Gesammtunternehmen war sie besonders deshalb von Wichtigkeit, weil sie die alte Strecke über Vossowska entlastete. Die ausserdem der Gesellschaft noch concessionirt gewesene Zweigbahn Hundsfeld-Trebnitz gelangte erst unter Staatsverwaltung zur Ausführung.

Zu den vorerwähnten späteren Neubauten, zur Vermehrung der Betriebsmittel und zu Erweiterungsbauten auf den alten Strecken hatte die Gesellschaft mit Privileg von 1871 eine 5 procentige Anleihe in Höhe von 12 000 000 Mk aufgenommen und von der 1877 ihr im Betrage von 22 500 000 Mk. privilegirten $4\frac{1}{2}$ procentigen Anleihe 16 629 500 Mk. begeben, woraus jedoch die 5 procentige von 1871 getilgt worden ist, sowie mit Privileg von 1881 für die Linie Kreuzburg-Rosenberg-Tarnowitz eine 4 procentige von 9 000 000 Mk. begeben. Bei sachgemässer Ausscheidung der zurückgezahlten Anleihe von 1871 und der zuletzt genehmigten von 1881 stellte sich somit für die im Betrieb stehenden Linien das gesammte Anlagecapital auf 61 629 500 Mk., mithin pro 1 km auf 194 440 Mk.

Von 1866 ab bis ult. Juni 1870 wurde auch die Stammbahn Oppeln-Tarnowitz für Rechnung des zur Rechten-Oder-Ufer-Bahn erweiterten Unternehmens betrieben, während welcher Zeit Stamm- und St.-Pr.-Actien 5 % feste Zinsen erhielten. Mit dem 1. Juli 1870 begann die Betriebsrechnung des erweiterten Unternehmens. Der Verkehr entwickelte sich durchaus günstig, so dass sich die Bahn einer guten und auffallend gleichmässigen Rentabilität erfreute. Der

Durchgangspersonenverkehr verblieb allerdings der Oberschlesischen Bahn, um so besser aber entfaltete sich der Güterverkehr, von welchem wiederum die Kohlentransporte die erste Stelle einnahmen; dieselben erbrachten durchschnittlich zwei Drittel der gesammten Verkehrseinnahme. Als besonders günstig ist hierbei noch das Verhältniss der Betriebsausgaben zu den Bruttoeinnahmen zu erwähnen; dieselben schwankten zwischen 38,99 % und 45,68 % und haben durchschnittlich nur 41,23 % betragen.

Die Rentabilität der einzelnen Jahre ergiebt sich aus folgender Dividendentabelle:

	pro 1870 (½ Jahr)	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
St.-Actien	3	3	6	6⅓	6⅓	6⅓	6⅖	6⅓ %
St.-Pr.-Actien	5	5	6	6⅓	6⅓	6⅓	6⅖	6⅓ %

	pro 1878	1879	1880	1881	1882	im Durchschnitt
St.-Actien	7	7 3/10	7 11/12	9	8¾ %	6,69 %
St.-Pr.-Actien	7	7 3/10	7 11/12	9	8¾ %	6,74 %

Ausserdem war die bei Erweiterung des Unternehmens zur Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahn bewilligte Staatsbeihülfe im Betrage von 1 095 480 Mk. bis 1881 bereits aus den Betriebsüberschüssen zurück gezahlt worden.

Im Jahre 1883 trat der preussische Staat behufs Ankaufs der Bahn mit der Gesellschaft in Unterhandlung; dieselbe führte ohne Weiterungen zum Abschluss, so dass die Bahn laut Gesetz vom 24. Januar 1884 mit Rechnung vom 1. Januar 1883 am 1. März 1884 in Verwaltung und Betrieb und am 1. Januar 1886 bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft in das volle Eigenthum des Staats überging. Derselbe gab zunächst beiden Actiensorten eine feste Rente von 7,4 % und ausserdem für jede Actie à 600 Mk. eine Convertirungsprämie von 30 Mk. Bei dem am 1. Juli 1884 beginnenden Umtausch der Actien wurden für je 5 Stück beider Actiensorten à 600 Mk. (= 3000 Mk.) 5550 Mk. in 4 procentigen Consols gezahlt. Hiernach stellte sich der Kaufpreis, wie folgt:

für 22 500 000 Mk. St.-Actien	41 625 000 Mk.	in 4 procent. Cons.
für 22 500 000 Mk. St.-Pr.-Actien	41 625 000 Mk.	„ 4 „ „
an Convertirungsprämien	2 250 000 Mk.	baar
Summa	85 500 000 Mk.,	

wozu noch die Anleihe mit umlaufend 16 629 500 Mk. kamen, während an Fonds dem Staat 9 047 915 Mk. zufielen.

Die sämmtlichen Strecken wurden der königlichen Eisenbahndirection in Breslau unterstellt, innerhalb welcher sie grösstentheils das Betriebsamt Breslau-Tarnowitz bilden.

Nach Verstaatlichung der Bahn wurde zunächst der Zinsfuss der Anleihe von 1877 von $4^1/_2$ auf 4 % herabgesetzt, so dass nun beide Anleihen den Zinsfuss von 4 % hatten. In 1889 sind Beide zum Umtausch in $3^1/_2$ procentige Consols aufgerufen. Bei der Anleihe von 1877 hat derselbe bereits am 1. Januar 1890 begonnen, wobei die hierzu nicht bereits abgestempelten Stücke zu demselben Termin zur baaren Einlösung gekündigt sind. Bei der Anleihe von 1881 beginnt der Umtausch und die baare Einlösung der hierzu nicht bereits abgestempelten Stücke am 1. Juli 1890.

Nach Beendigung des Umtausch- resp. Einlöseverfahrens giebt es Oppeln-Tarnowitzer und Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Plattling-Deggendorfer Eisenbahn.

In Deggendorf trifft eine vor Eröffnung der Eisenbahn Plattling-Eisenstein stark frequentirt gewesene Handelsstrasse aus Böhmen durch das Bayerische Waldgebirge auf die Donau. Dies und die eigenen lokalen Interessen Deggendorfs liessen bald nach Eröffnung der Bayerischen Ostbahnlinie Straubing-Passau im Jahre 1860 das Project zur Erbauung einer Eisenbahn von Deggendorf rechtes Donauufer nach der Station Plattling an der eben genannten Bahnlinie auftauchen, und es wurde die Ausführung einer solchen der Gegenstand eines besonderen Actienunternehmens. Die betreffende Gesellschaft bildete sich 1865 mit Sitz in Deggendorf und einem Anlagecapital von 300 000 Gulden in St.-Actien, erhielt noch in demselben Jahre die Concession zum Bau und Betrieb der gedachten Linie und eröffnete die 8,17 km lange Bahn am 8. März 1866. Dieselbe war zu Folge besonderer Genehmigung in leichterem Oberbau hergestellt und wurde mit leichteren Locomotiven befahren; sie ähnelte den heutigen Secundärbahnen. Zunächst leitete die Gesellschaft den Betrieb selbst, überliess denselben aber dann vom 3. Juli 1867 ab an die Gesellschaft der Bayerischen Ostbahnen, gegen Berechnung der wirklichen Betriebskosten und 1504 Gulden pro anno extra als Beitrag zur Centralverwaltung, für Mitbenutzung des Bahnhofes Plattling und als Zinsen des für die Anschlussbauten in Plattling erforderlich gewesenen Anlagecapitals.

Der Verkehr gestaltete sich durchaus günstig, so dass die St.-Actien

pro 1866	1867	1868	1869	1870	1871
4	5	6	6	$5^1/_2$	$5^1/_2$ %

Dividende erhalten konnten, ein für eine so kurze Bahn gewiss sehr günstiges Resultat.

In Veranlassung ihres Projectes Mühldorf-Landau-Plattling-Deggendorf bis zur böhmischen Grenze vor Eisenstein schloss die Bayerische Ostbahngesellschaft unterm 7. September 1872 mit der Plattling-Deggendorfer Eisenbahngesellschaft, deren Linie in die Trace der projectirten Bahn Plattling-Eisenstein fallen sollte, einen Kaufvertrag ab, inhaltlich dessen sie ein Kaufgeld von 277 000 Gulden zahlte, der Vertrag aber erst bei Eröffnung der Strecke Plattling-Eisenstein perfect werden sollte. Dieser Termin fiel auf den 16. September 1877, nachdem die Bayerischen Ostbahnen inzwischen durch Kauf in das Eigenthum des bayerischen Staats übergegangen waren, welcher in jenen Vertrag eintrat, so dass die Plattling-Deggendorfer Eisenbahn zu dem erwähnten Termin gleichfalls in den Besitz des Staats überging. Die Bahn wurde bei der Linie Plattling-Eisenstein zum Theil mitbenutzt, der nicht verwendbare Theil aber abgetragen.

Plattling-Deggendorfer Eisenbahnpapiere giebt es demnach nicht mehr im Verkehr.

Pommersche Centralbahn.

Behufs Erschliessung des an Erzeugnissen des Ackerbaues reichen mittleren Pommerns wurde unterm 5. Juli 1870 einer am 13. Juni desselben Jahres gebildeten Actiengesellschaft unter obigem Namen die Concession zum Bau einer Bahn von Konitz nach Wangerin ertheilt.

Das Grundcapital war auf 22 080 000 Mk. festgesetzt und je zur Hälfte in Stamm- und St.-Pr.-Actien emittirt worden.

Der Bau begann 1871, gerieth aber, nachdem ungefähr 9 000 000 Mk. verbraucht, in Folge finanzieller Nothlage der Gesellschaft 1873 ins Stocken. Dieselbe beschloss deshalb den freihändigen Verkauf des Unternehmens, wurde aber noch vor Verwirklichung dieses Beschlusses von der gerichtlichen Concurserklärung ereilt, und an Stelle der dadurch gesetzlich aufgelösten Gesellschaft trat der gerichtlich bestellte Concursverwalter. Der bereits erworbene Grund und Boden und die ausgeführten Bauten waren gerichtlich auf 7 316 100 Mk. abtaxirt worden, indess ergab der

erste gerichtliche Verkaufstermin 1874 überhaupt kein Angebot. Nachdem später die Berliner Handelsgesellschaft ein solches von 1 500 000 Mk. abgegeben, dieses aber von dem Concursgericht nicht angenommen worden war, erstand 1875 der Staat die Bahn für 2 250 000 Mk. Die von der Gesellschaft gestellte Caution im Betrage von 650 000 Mk. wurde von demselben als verfallen inne behalten.

Die zu 13 050 000 Mk. veranschlagte weitere Ausführung des Baues wurde der damaligen königlichen Direction der Ostbahn in Bromberg übertragen, unter deren Verwaltung die 149 km lange Strecke auch nach der 1877/78 erfolgten Eröffnung verblieb. Dieselbe hat nur Secundärbetrieb.

Aus der Liquidationsmasse fanden die Gläubiger der Gesellschaft volle Befriedigung; die Inhaber der St.-Pr.-Actien erhielten pro Stück à 600 Mk. 3 Mk. 10 Pfg., während die St.-Actien leer ausgingen und daher werthlos sind.

Eisenbahnpapiere der Pommerschen Centralbahn giebt es nicht mehr im Verkehr.

Posen-Kreuzburger Eisenbahn.

Gleichzeitig mit der oben behandelten Oels-Gnesener Eisenbahn entstand die Posen-Kreuzburger. Die Gesellschaft constituirte sich mit Sitz in Posen ebenfalls 1872. Das Grundcapital betrug 36 000 000 Mk., wovon 14 400 000 Mk. in St.-Actien und 21 600 000 Mk. in St.-Pr.-Actien aufgelegt wurden, doch mussten von den ersteren mangels voller Einzahlung Actien im Betrage von 195 000 Mk. caduzirt werden. Ausserdem erhielt die Gesellschaft an Subventionen von der Stadt Posen, dem Kreise Schildberg und einem Privatinteressenten 110 000 Mk.

Die Concession erfolgte unterm 7. Oktober 1872, der Bau begann im August 1873 und es wurde die Bahn am 10. Dezember 1875 dem Verkehr übergeben. Der Bau war seitens der Deutschen Reichs- und Continental-Eisenbahn-Baugesellschaft ohne Verwickelung durchgeführt worden.

Die Baulänge betrug 200,4 km, wozu jedoch in 1876 noch die Güterverbindungsgleise bei Kempen an die Breslau-Warschauer Bahn und bei Posen an die Märkisch-Posener Bahn mit zusammen 2,9 km kamen.

Die Posen-Kreuzburger und die Oels-Gnesener Eisenbahn beherrschen im Grossen genommen dasselbe Gebiet, Beide gehen von der Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahn aus, schneiden sich gegenseitig

und führen nach der Mitte der Provinz Posen. Wie früher der südöstliche Theil dieser jeglicher Bahn entbehrte, so waren jetzt zwei solche auf einmal zu viel, zu viel wenigstens für die sie besitzenden Gesellschaften. Bereits 1874, also noch während des Baues, beschloss die Gesellschaft Weiterführung ihrer Bahn von Kreuzburg in das Hüttenrevier bei Gleiwitz, um sich von der Oberschlesischen und Rechten-Oder-Ufer-Bahn unabhängig zu machen. Sie erhielt auch 1875 die Genehmigung zu den generellen Vorarbeiten, liess das Project aber wieder fallen. Wenn auch die neue Linie den Weg aus dem oberschlesischen Kohlen- und Bergwerkrevier nach Posen um über 20 km kürzt, so fiel derselben doch nur ein geringer Theil des directen Verkehrs zu, und der Lokalverkehr vermochte sie, weil durch Oels-Gnesen beeinträchtigt, ebenfalls nicht genügend zu alimentiren. Die finanziellen Ergebnisse waren dementsprechend, wenn auch etwas besser als bei Oels-Gnesen, so doch immer noch dürftig. Den St.-Actien konnte während des selbstständigen Bestehens der Bahn nie eine Dividende gezahlt werden, auch die St.-Pr.-Actien erhielten für das erste Betriebsjahr 1876 nichts, und dann ab 1877 mit 1 % beginnend auch nur eine wenn auch stetig steigende, so doch unter den ihnen statutenmässig zustehenden 5 % zurückbleibende Dividende, und es waren bei Verstaatlichung der Bahn ult. 1883 an solcher 20,09 % rückständig. 1878 war der Gesellschaft eine 5procentige Anleihe im Betrage von 1 200 000 Mk. privilegirt und diese nach und nach bis 1882 begeben worden.

Das Anlagecapital stellte sich somit auf 37 200 000 Mk. und für 1 km auf 182 980 Mk.

Im Jahre 1883 trat der Staat mit der Gesellschaft behufs Erwerbes der Bahn, bei sofortieer Uebernahme und Auflösung der Gesellschaft, in Unterhandlung unter Angebot von 300 Mk. in 4procentigen Consols für je 3 St.-Actien à 300 Mk. und von 600 Mk. desgleichen für je eine St.-Pr.-Actie gleichen Nominalbetrages. Die Gesellschaft nahm die Offerte an, so dass die Bahn laut Gesetz vom 24. Januar 1884 mit Schlussrechnung per ult. 1883 am 1. März 1884 in das Eigenthum des Staates überging, worauf sich 1885 die Gesellschaft auflöste. Die Linie wurde der königlichen Eisenbahndirection in Breslau unterstellt und gehört zum Betriebsamt Posen.

Nach Obigem stellte sich der Kaufpreis, wie folgt:

für 14 205 000 Mk. St.-Actien 4 735 000 Mk. in 4procentigen Consols
für 21 600 000 Mk. St.-Pr.-Actien 21 600 000 Mk. in 4 „ „

Summa 26 335 000 Mk., wozu noch die volle 5 procentige Anleihe von 1 200 000 Mk. kam.

An Fonds fielen dem Staat 1 435 514 Mk. zu.

Die rückständigen Dividenden der St.-Pr.-Actien wurden nicht nachgezahlt.

Nachdem die Anleihe ihres hohen Zinsfusses wegen bereits per 2. Januar 1885 zur Rückzahlung gekündigt, giebt es Posen-Kreuzburger Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Preussisch-Niederländische Verbindungsbahn.

(Viersen-Venlo.)

Trotzdem diese Linie als kürzeste Route vom Rhein nach den Niederlanden bereits 1854 vom preussischen Handelsministerium ins Auge gefasst war, blieb die Ausführung derselben doch der Privatindustrie überlassen, und es bildete sich hierzu mit Concession vom 21. August 1863 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen. Diese Concession erstreckte sich auf den Bau einer Bahn von Venlo in Holland über Kaldenkirchen nach Viersen an der Linie Gladbach-Ruhrort und von Kaldenkirchen andererseits nach Kempen an der Linie Köln-Cleve der Rheinischen Eisenbahn. Das Grundcapital war auf 4 500 000 Mk. festgesetzt. Noch während des Baues verkaufte die Gesellschaft die Strecke Viersen-Kaldenkirchen und das linke Gleis der Doppelstrecke von da bis zur Grenze gegen Venlo, $19{,}_2$ km lang, unter dem Beding der Fertigstellung ihrerseits an die Bergisch-Märkische Eisenbahn für 3 402 000 Mk., welche Strecke im Jahre 1866 eröffnet wurde.

Das rechtsseitige Gleis Kaldenkirchen-Grenze verkaufte sie gleichzeitig für 378 000 Mk. an die Rheinische Eisenbahngesellschaft und trat ferner an diese die Concession zu Kaldenkirchen-Kempen ab, worauf sich 1866 die Gesellschaft auflöste.

Da erst Ratenzahlungen auf die Actien erfolgt waren, hatte es Eisenbahnpapiere der Preussisch-Niederländischen Verbindungsbahn noch nicht im Verkehr gegeben.

Prinz-Wilhelms-Bahn.

(Steele-Vohwinkel.)

Die Verbindung der Ruhr mit der Wupper, welche durch die hier zu behandelnde Bahn bewerkstelligt wird, bildete das erste Eisenbahnproject in Preussen, und es ist desselben bereits im ersten Theil dieses Werkes auf S. 102 gedacht. Es kam damals aus

dort gleichfalls schon erörterten Gründen nicht zur Verwirklichung; ein neuer Anlauf wurde 1835 in dem auf S. 231 bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn erwähnten Project Elberfeld-Witten a. d. Ruhr genommen, doch auch die hierzu bereits gebildete Gesellschaft musste sich unverrichteter Sache wieder auflösen. Erst nachdem die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn 1841 eröffnet worden war, gelang es, auch das Ruhr-Wupperproject glücklich durchzuführen. Durch die Eröffnung von Düsseldorf-Elberfeld hatte sich aber der Zweck des hier in Rede stehenden Unternehmens erheblich erweitert. Früher hatte man hauptsächlich die Versorgung der Fabrikstädte Elberfeld und Barmen mit Kohlen im Auge gehabt, während jetzt der Zweck der Bahn auch dahin ging, die Ruhrkohlen per Bahn bis an den Rhein zu führen, indem die Ruhr keine besonders günstige Wasserstrasse bildete, da hier die Schifffahrt durch zahlreiche Schleusen beschränkt wurde.

Im Jahre 1843 bildete sich zur Ausführung des Projectes eine Actiengesellschaft mit Sitz in Langenberg; dieselbe nahm mit Genehmigung Sr. Königl. Hoheit des Prinzen Wilhelm von Preussen (Oheim des damals regierenden Königs Friedrich Wilhelm III.) als Gouverneur der preussischen Rheinlande nach diesem den Namen „Prinz-Wilhelms-Eisenbahngesellschaft“ an und erhielt unterm 2. Mai 1845 die definitive Concession, nachdem der Bau mit vorläufiger Genehmigung vom 21. Juni 1844 bereits begonnen hatte. Die Trace wurde auf die Linie von dem linken Ruhrufer gegenüber der Stadt Steele über Langenberg nach Station Vohwinkel der Düsseldorf-Elberfelder Bahn festgesetzt, die in diese Trace fallende 7,3 km lange Kohlenpferdebahn von der Ruhr bis in die Nähe von Langenberg, welche gleichfalls bereits den Namen Prinz-Wilhelmsbahn geführt hatte, für 300 000 Mk. käuflich erworben, zur Locomotivbahn umgebaut und die ganze 31,4 km lange Linie Steele-Vohwinkel am 1. Dezember 1847 dem Betriebe übergeben.

Das Grundcapital belief sich auf 3 900 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit zunächst 4 % Bauzinsen, doch wurden später mit Privileg von 1847/48 und 1855 zur Vollendung des Baues, Vermehrung der Betriebsmittel, Begleichung schwebender Schulden, Zahlung rückständiger Zinsen und Bildung eines Neubaufonds behufs Ausführung der Ruhrbrücke nach Steele drei 5procentige Prioritätsanleihen im Betrage von 3 300 000 Mk. aufgenommen. Demnach belief sich das gesammte Anlagecapital auf 7 200 000 Mk., mithin für 1 km auf 229 300 Mk.

Die erwähnte Ruhrbrücke ist erst später unter der Bergisch-Märkischen Verwaltung vollendet worden.

Die Hauptseite des Verkehrs bildete von Anfang an naturgemäss der Kohlentransport, während der übrige Güter-, besonders aber der Personenverkehr sehr geringe Resultate aufwies. In Folge dessen, sowie durch die hohe Capitalsbelastung der Bahn, wobei wiederum die grössere Hälfte des Anlagecapitals in Anleihen bestand, bot das finanzielle Endresultat kein erfreuliches Bild. In den ersten sieben Jahren konnte nur ein einziges Mal pro 1849 eine kleine Dividende gezahlt, sonst aber häufig nicht einmal die Zinsen der Anleihen aus den Betriebsüberschüssen berichtigt werden.

In dieser misslichen Lage trug die Gesellschaft 1853 ihr Unternehmen dem preussischen Staat zum Kauf an, doch übernahm derselbe laut Gesetz vom 13. März am 27. März 1854 nur Verwaltung und Betrieb für Rechnung der Gesellschaft ohne jede Garantie seinerseits und unterstellte die Linie der königl. Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Elberfeld.

Nachdem, wie schon gesagt, vorher nur ein einziges Mal und zwar pro 1849 eine Dividende von 1 % hatte gezahlt werden können, war solches nun von 1855 ab, wenn auch nur in geringen Beträgen, so doch fast regelmässig möglich; es erhielten die Actien pro:

1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862
1	1½	1⅓	2	1½	2	½	0 %.

Trotz dieser geringen Rentabilität der Bahn wurde dieselbe per 1. Januar 1863 von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft käuflich erworben, da sie ein Verbindungsglied von deren nördlichen und südlichen Strecken bildet. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn übernahm hierbei Schulden und Anleihen als Selbstschuldner, kündigte dieselben aber sofort resp. löste sie in Bergisch-Märkische Obligationen mit gleichem Nennwerth und Zinsfuss ein. Zur Abfindung der Stammactionäre zahlte sie je nach Wahl derselben pro Actie à 300 Mk. 120 Mk. baar, resp. für je 5 Prinz-Wilhelmsbahnactien à 300 Mk. (= 1500 Mk.) 3 Bergisch-Märkische St.-Actien Lit. A à 300 Mk. (= 900 Mk.) Nominalwerth.

Nach Schluss des Liquidationsverfahrens löste sich die Gesellschaft noch im Jahre 1863 auf.

Nach Obigem giebt es bereits seit Uebergang der Bahn in das Eigenthum der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft Prinz-Wilhelmsbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahn.

Sobald die Ausführung einer Eisenbahn von Altona über Neumünster nach Kiel als der ersten in den damals noch zum Königreich Dänemark gehörigen Elbherzogthümern Schleswig und Holstein gesichert war, bildete sich ein Comité zur Anstrebung einer Bahn von Neumünster nach Rendsburg an der Eider, einer der wichtigeren Städte Holsteins mit regem Handel und eigener Schifffahrt, und dann 1844 eine neue Actiengesellschaft mit Sitz in Rendsburg. Dieselbe erhielt unterm 4. April 1845 zu der genannten Linie auf einen Zeitraum von 100 Jahren die dänische Concession. Der Bau der 34 km langen Strecke wurde in fünf Monaten bewirkt, die Bahn am 18. September desselben Jahres eröffnet und zunächst durch die Altona-Kieler Eisenbahn gegen Berechnung der Selbstkosten und einen Zuschuss zur Centralverwaltung betrieben.

Das Anlagecapital belief sich auf 520 000 dänische Reichsbankthaler (1 Reichsbk.-Thlr. = 2 Mk. 25 Pf.) = 1 170 000 Mk. d. Reichswährung in St.-Actien, wozu noch mit Privileg von 1847 und 1854 Anleihen im Gesammtbetrage von 190 000 Reichsb.-Thlr. = 427 500 Mk. d. Reichsw. kamen. Dieselben waren bestimmt als Vergütung an die Altona-Kieler Eisenbahn für Gestellung der Betriebsmittel und zum Bau des 0,6 km langen Verbindungsgleises in Rendsburg nach dem Bahnhofe der 1854 eröffneten Südschleswigschen Bahnen unter Ueberbrückung der Eider. Brücke und Verbindungsbahn wurden 1856 dem Verkehr übergeben.

Nachdem die Altona-Kieler Gesellschaft 1860 sich vergebens um den käuflichen Erwerb der Bahn bemüht hatte, wurde der Betriebsvertrag gelöst, worauf die Gesellschaft von 1861 ab den Betrieb selbst übernahm.

Zur Beschaffung der nunmehr erforderlichen eigenen Betriebsmittel musste mit Privileg von 1860 eine neue Anleihe im Betrage von 120 000 Reichsb.-Thlr. = 270 000 Mk. d. Reichsw. aufgenommen werden. Damit stellte sich das Gesammtanlagecapital auf den Werth von 1 867 500 Mk. oder für 1 km auf 53 974 Mk., so dass diese Bahn die billigste Vollbahn Deutschlands ist. Der Verkehr gestaltete sich von Anfang an ganz gut, hat sich aber — abgesehen von den hier besonders guten Jahren 1848/51 —, solange die Bahn in Rendsburg ohne Anschluss blieb, nicht wesentlich gehoben; die Fortsetzung in den Schleswigschen Bahnen aber brachte einen bemerkenswerthen Aufschwung. Die finanziellen Resultate wurden indess durch die hohen Betriebskosten wesentlich

beeinträchtigt. Dieselben schwankten zur Zeit der Betriebsführung durch die Altona-Kieler Bahn in den Jahren mit normalem Verkehr zwischen 61 und 71 % der Bruttoeinnahme. Die Haupteinnahmequelle hat unverändert der Personenverkehr gebildet. Die Jahre 1848/51, welche bei allen anderen Bahnen der politischen Unruhen wegen starke Rückgänge brachten, sind hier die Glanzperiode gewesen, indem in diesen der Bahn bedeutende Truppentransporte zufielen. Die Dividenden stellten sich in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855
	4	4	10½	10	11⅓	7	4	4	4	5%
pro	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	im Durch-	
	6½	6¼	6	6½	6½	6½	7¾	10%	schnitt 6,66%.	

Per 1. Januar 1864 verkaufte die Gesellschaft ihr Unternehmen an den englischen Eisenbahnunternehmer Sir Morton Peto, welcher die anschliessenden Südschleswigschen Bahnen in Pacht hatte und der Concessionsträger für die Nordschleswigschen Linien war. Derselbe zahlte pro Actie im Werthe von 450 Mk. 785,5 Mk., mithin für das gesammte Actiencapital im Werthe von 1 170 000 Mk. 2 047 500 Mk. und übernahm die Anleihen und eine schwebende Schuld mit zusammen 765 000 Mk. d. Reichsw. als Selbstschuldner, verkaufte aber seinerseits das Unternehmen sofort wieder per 1. Januar 1864 an die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft mit einem Verdienst von 292 500 Mk. d. Reichsw.

Die Bahn ging somit am genannten Tage direct in das Eigenthum der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft über, welche die Prioritätsobligationen in solche ihres Unternehmens umtauschte.

Die Rendsburg-Neumünstersche Eisenbahngesellschaft löste sich gleichzeitig auf.

Papiere derselben giebt es schon seit 1864 nicht mehr im Verkehr.

Rheinische Eisenbahn.

Dieselbe war die erste Bahn Preussens und Deutschlands überhaupt zur unmittelbaren Verbindung mit dem Ausland.

Nachdem schon 1833 die Genehmigung zur Bildung einer Actiengesellschaft zwecks Erbauung einer Eisenbahn von Köln an die belgische Grenze behufs Herstellung einer durchgehenden Schienenverbindung zwischen den grossen Handelsplätzen Köln und Antwerpen ertheilt war, diese sich aber vor Verwirklichung des Projectes wieder aufgelöst hatte, indem die von ihr gewählte Trace,

welche Düren und Aachen nicht berührte, seitens der Regierung beanstandet wurde, bildete sich 1836 eine neue Gesellschaft als „Preussisch-Rheinische“ mit Sitz in Köln, welche, den Forderungen der Regierung auch bezüglich der Trace entsprechend, unterm 21. August 1837 als „Rheinische Eisenbahngesellschaft“ die landesherrliche Bestätigung und Concession erhielt.

Der Bau der 85,4 km langen Bahn von Köln über Düren und Aachen nach Herbesthal an der belgischen Grenze begann 1838. Hiervon wurde die erste Theilstrecke Köln-Müngersdorf am 2. August 1839, die Fortsetzung bis Aachen am 6. September 1841, die Schlussstrecke Aachen-Herbesthal aber erst am 15. Oktober 1843 dem Betriebe übergeben, bei gleichzeitiger Fertigstellung der belgischen Anschlusslinien über Lüttich und Mecheln nach Brüssel, Antwerpen, Ostende mit Schiffsverbindung nach England sowie an die französische Grenze gegen Valenciennes, von wo aus französischerseits die Bahn nach Paris 1846 eröffnet wurde.

Das Grundcapital war auf 9 000 000 Mk. in St.-Actien à 750 Mk. mit 5 % Bauzinsen festgesetzt gewesen, doch erwies sich diese Summe wegen der schwierigen und grossartigen Erdarbeiten, Dämme Einschnitte, Tunnel, Viaducte und Brücken bei Weitem zu niedrig. Schon die erste Anlage der Bahn erforderte einen Mehraufwand von 12 000 000 Mk. Hiervon wurden mit Privileg von 1838: 4 500 000 Mk. durch Ausgabe von St.-Actien und 7 500 000 Mk. in 4procentigen Pr.-Obligationen aufgebracht. Von Ersteren übernahm die belgische Regierung 3 000 000 Mk. Zu den später erforderlichen Erweiterungsbauten auf der Stammstrecke und zur Anlage des zweiten Gleises wurden mit Privileg von 1843: $3^1/_2$procentige Pr.-Obligationen im Betrage von 3 750 000 Mk., mit Privileg von 1844 gleichfalls 3 750 000 Mk. St.-Pr.-Actien und mit Privileg von 1855: 3 000 000 Mk. St.-Actien ausgegeben. Für die $3^1/_2$procentigen Pr.-Obligationen hatte der preussische Staat die volle Zinsgarantie übernommen, doch ist dieselbe nie erforderlich geworden. Den St.-Pr.-Actien waren 4 % feste Zinsen zugesichert, doch waren sie zu höherer Dividende mit den St.-Actien gleichberechtigt. Auf Antrag der Besitzer wurden dieselben später zum Theil in St.-Actien umgetauscht. Das Gesammtanlagecapital für die Stammstrecke stellte sich hiernach auf 31 500 000 Mk., mithin für 1 km auf 368 852 Mk.

Bis 1856 bestand das Unternehmen nur aus dieser einen Linie. Dank der Bedeutung der Städte Köln und Aachen, dem überhaupt dicht bevölkerten Verkehrsgebiet der Bahn und der Wichtigkeit dieser als Mittelglied der Weltroute nach Belgien,

Frankreich und England setzte der Personenverkehr von Anfang an mit verhältnissmässig gewaltigen Zahlen ein und überwog in dieser ersten Periode den Güterverkehr mit geringen Ausnahmen. Dieser Letztere wurde besonders durch die Kohlen- und Eisentransporte aus dem von der Bahn beherrschten Inde- und Wormgebiet befruchtet. Wenn trotzdem der Rentabilitätsmesser für Actienunternehmen, die Dividendentabelle, in den ersten zehn Jahren kein besonders erfreuliches Bild liefert, so liegt der Grund in dem enorm hohen Anlagecapital, welches das anderer Bahnen jener Periode um das Dreifache übersteigt. Dieselbe stellt sich, wie folgt:

pro	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
	3½	3	3½	4	0	1	2½	3½	3½ %

pro	1853	1854	1855	1856
	2	5½	6¼	6¼ %.

Hierbei war zur Ermöglichung der Zahlung der 4procentigen Dividende pro 1847 eine schwebende vorübergehende Schuld im Betrage von 540 000 Mk. aufgenommen worden.

Durch Ankauf der vorher selbstständigen Bonn-Kölner und Köln-Krefelder Bahnen sowie durch umfangreiche Neubauten entwickelte sich das Unternehmen zu einem der grossartigsten und bestgeleitetsten Privatbahnunternehmungen Preussens und Deutschlands in einer schliesslichen Totallänge von 1354 km, einschliesslich von 65,8 km Industriebahnen ohne öffentlichen Verkehr. Das Gesammtunternehmen lässt sich zergliedern in die Stammstrecke, in die linksrheinische Linie von Bingerbrück im Süden bis Nymwegen und Zevenaar nördlich in Holland mit Zweig nach Venlo in Holland, in die Eifelbahn Köln-Trier und in die rechtsrheinische Linie von Oberlahnstein im Süden bis Duisburg und weiter nach Nordosten bis Quakenbrück mit den in Düsseldorf und Duisburg abzweigenden und in Dortmund wieder zusammenlaufenden Linien in das Ruhrkohlenrevier. Die Ausdehnung des Unternehmens auf dem linken Rheinufer datirt von 1856, in welchem Jahr die Gesellschaft die generelle Concession erhielt zum Ankauf der Bonn-Kölner Bahn und zum Weiterbau von Rolandseck, dem südlichen Endpunkte dieser, über Coblenz nach Bingerbrück, zum Erwerb der Köln-Krefelder Bahn, zum Weiterbau von Krefeld nach Nymwegen in Holland, sowie zum Bau einer Zweigbahn von Station Düren der Stammstrecke in das Eifelgebirge.

Zunächst erwarb sie hierzu per 1. Januar 1857 das Bonn-Kölner Eisenbahnunternehmen in der 46,8 km langen Linie Köln-Bonn-Rolandseck unter Umtausch der Bonn-Kölner St.-Actien im Nominalwerth von 3 153 600 Mk. in Rheinische Pr.-St.-Actien gleichen

Nennwerths mit $5^1/_2$ % festen Zinsen und Anrecht auf höhere Dividende, gleich den Rheinischen St.-Actien, sowie unter Uebernahme der Bonn-Kölner Pr.-Obligationen von ursprünglich 2 250 000 Mk. ohne Umtausch als Selbstschuldner. Die Fortsetzung dieser Linie nach Süden über Coblenz bis Bingerbrück wurde 106,1 km lang 1858/59 eröffnet, und später aus dieser heraus mit Concession von 1873 und Eröffnung in 1878 behufs Erschliessung der dortigen Trasslager und Basaltlavabrüche eine 14,8 km lange Zweigbahn von Andernach nach Niedermendig gebaut, sowie mit Concession und Eröffnung in 1879 eine 2,4 km lange Zweigbahn von Andernach nach der Rheinwerft daselbst hergestellt. Die 52,7 km lange Köln-Krefelder Bahn erwarb die Gesellschaft per 1. Juli 1860 gegen Umtausch von deren St.-Actien im Nominalbetrage von 3 900 000 Mk. in solche des Rheinischen Unternehmens in gleichem Nennwerth und Uebernahme der Pr.-Obligationen mit ursprünglich 2 100 000 Mk. ohne Umtausch als Selbstschuldner. Bei verlangter Baareinlösung der Köln-Krefelder St.-Actien wurden per Actie à 300 Mk., entsprechend der bisherigen Dividende, nur 77,5 Mk. gezahlt. Behufs Verbindung mit Rotterdam, Haag und Amsterdam trieb die Gesellschaft mit Concession von 1856 diese Linie von Krefeld über Cleve bis zur holländischen Grenze gegen Nymwegen und mit Concession von 1863 von Cleve bis zur holländischen Grenze gegen Zevenaar (auf dem rechten Rheinufer, mit Dampffähre über den Rhein) vor, beide in einer Gesammtlänge von 91,3 km 1863/65 eröffnet. Aus dieser Linie heraus baute sie mit Concession von 1865 von Kempen nach Kaldenkirchen und erwarb gleichzeitig das rechtsseitige Gleis der von der Preussisch-Niederländischen Verbindungsbahngesellschaft bereits begonnenen Strecke von da bis zur holländischen Grenze gegen Venlo für 378 000 Mk. Die ganze 19,8 km lange Linie wurde 1868 eröffnet und hierdurch der dritte Anschluss an das holländische Bahnnetz gewonnen. In Anlehnung an die Köln-Krefelder Linie gelangte ferner mit Concession von 1867 und Eröffnung in 1869 zur Abkürzung des Winkels bei Köln die 47,8 km lange Strecke Neuss-Düren, ferner mit Concession von 1871 und Eröffnung in 1878 die 21,2 km lange Linie von Neuss nach der Fabrikstadt Viersen, sowie mit Concession von 1872 und Eröffnung in 1877 die 23,3 km lange Bahn von Krefeld über M. Gladbach nach Rheydt (Beide mit zahlreichen Fabriken und bedeutender Industrie) und gleichzeitig eine Verbindungscurve jenseits Krefeld nach Linn (Station an der Linie nach Essen) mit einer Neubaulänge von 3,5 km zur Ausführung. Hiermit schliessen die zu der vorstehend als linksrheinische Linie bezeichneten Gruppe gehörigen Strecken.

Wir kommen nun zu der Eifelbahn Köln-Trier. Der Anfang zu dieser bestand in der Linie Düren-Euskirchen-Call, welche den Zweck hatte, die Berg- und Hüttenwerke der vorderen Eifel und des Schleidener Thals zu erschliessen. Die Concession zu derselben erfolgte 1856, die Eröffnung der 53,7 km langen Linie aber erst 1864/67. Die südliche Fortsetzung von Call nach Trier, die eigentliche Eifelbahn, war von dem Staate besonders gewünscht worden, um der dortigen armen Bevölkerung durch Erschliessung der zahlreichen Eisenerzgruben aufzuhelfen. Derselbe übernahm deshalb auch eine 4procentige Zinsgarantie für das erforderliche Anlagecapital und ertheilte im Jahre 1866 die definitive Concession. Die Eröffnung dieser 118 km langen Bahn erfolgte 1868/71 und diejenige der aus dieser bei Ehrang abzweigenden 3 km langen Bahn nach dem Eisenhüttenwerk Quint 1872.

Zur directen Verbindung der Eifelbahn mit Köln baute die Gesellschaft laut Concession von 1872 — ohne Staatsgarantie — die Linie Euskirchen-Kalscheuren bei Köln, 29,4 km lang, 1875 eröffnet. Inzwischen waren noch aus der Stammstrecke heraus zwei Zweigbahnen hergestellt worden und zwar mit Concession von 1862 von der Endstation Herbesthal nach der industriereichen Stadt Eupen, 5,3 km lang, 1864 eröffnet, und mit Concession von 1868 von Stolberg bei Aachen über Höngen nach Alsdorf (Steinkohlengruben), 13,1 km lang, 1870 dem Betriebe übergeben.

Die Uebertragung des Unternehmens auf das rechte Rheinufer datirt von 1860, in welchem Jahre die Gesellschaft die Concession zum Bau einer Eisenbahnbrücke von Coblenz nach dem rechten Rheinufer bei Pfaffendorf, oberhalb Ehrenbreitenstein, mit Anschlussstrecke an die nassauischen Bahnen bis Oberlahnstein erhielt. Brücke und Bahn wurden unter Staatszinsgarantie gebaut und zusammen 7,8 km lang 1864 eröffnet.

Im Norden ging die Gesellschaft 1863 auf das rechte Rheinufer über, indem sie aus der Linie Köln-Krefeld von Oppum in das Ruhrkohlenrevier zunächst bis Essen baute, welche 34 km lange Linie 1866 eröffnet wurde. Die Ueberschreitung des Rheins in dieser Trace geschah zunächst durch Dampftraject zwischen Rheinhausen und Hochfeld, indess wurde auf Grund der Concession von 1871 auch hier eine feste Eisenbahnbrücke gebaut und Ende 1873 dem Verkehr übergeben. In der Trace dieser Linie, zwischen Mülheim und Essen, hatte bereits seit 1858 eine Güterpferdebahn bestanden, welche die Rheinische Gesellschaft für 600 000 Mk. käuflich erwarb und zur Locomotivbahn umbaute.

Ausgehend von Pfaffendorf, dem Endpunkt der Coblenzer Rheinbrücke auf dem rechten Ufer, baute die Gesellschaft mit Concession von 1866 in nördlicher Richtung hart am Strom sich haltend nach Troisdorf an der Linie Köln-Giessen der Köln-Mindener Bahn, und hierdurch wurde in Verbindung mit den Linien dieser eine „rechtsrheinische Linie“ bis nördlich nach Duisburg hergestellt. Die 70,2 km lange Strecke bis Troisdorf wurde 1869/71 eröffnet und aus dieser zur weiteren Verbindung mit den linksrheinischen Linien von Obercassel ein Dampftraject nach Bonn mit den erforderlichen Ufergleisen hergestellt und 5,07 km lang 1870 dem Verkehr übergeben, sowie eine 3,6 km lange Zweigbahn von Station Friedrich-Wilhelms-Hütte nach Siegburg gebaut und 1872 eröffnet. Um aber eine durchgehende eigene Linie auf dem rechten Rheinufer zu besitzen, baute die Gesellschaft mit Concession von 1871 von Troisdorf nördlich weiter nach Speldorf an ihrer 1866 eröffneten Krefeld-Essener Strecke nebst Verbindungscurven von Norden und Süden nach Düsseldorf und wurde die durchgehende Linie 1873/74 und die Verbindungscurven 1876 in Betrieb genommen; die Gesammtlänge beträgt 89,5 km. Die weiteren Bauten der Gesellschaft galten der Ausdehnung ihrer rechtsrheinischen Linien weiter nach Osten und Nordosten. Zunächst trieb sie ihre Essener Linie noch weiter in das Kohlenrevier vor und zwar zunächst mit Concession von 1866 und Eröffnung in 1867 um 9,4 km bis Wattenscheid und mit Concession von 1871 und Eröffnung in 1874/75 um weitere 29,9 km bis Dortmund und Hörde. Hierzu wurden nach und nach von 1871 bis 1879 folgende Zweig- und Stichbahnen hergestellt: Hochfeld-Duisburg 2,4 km, Heissen-Osterfeld 9,9 km, Heissen-Rüttenscheid-Steele 12,6 km, Altendorf-Altenessen 4,7 km, Kray-Gelsenkirchen 4,7 km, und Kray-Wanne 8,9 km. Zu der Strecke Kray-Gelsenkirchen wurde der bereits als Privatanschlussgleis bestandene Theil Gelsenkirchen-Dahlbusch käuflich erworben. Hiernach baute sie mit Concession von 1873 und Eröffnung in 1879 die 74,1 km lange Bahn von Düsseldorf über Elberfeld-Barmen und Hagen nach Hörde bei Dortmund, woselbst diese Linie mit der nördlichen durch das Ruhrkohlenrevier zusammenstösst. Der dritte zu dieser Gruppe gehörige Bau galt der Verbindung ihres bisherigen Netzes und des Ruhrkohlenreviers mit den Emshäfen und dem oldenburgischen Bahnnetz. Die Concession zu dieser 173 km langen Linie Duisburg-Oberhausen-Rheine-Quakenbrück erfolgte 1873 und die Fertigstellung derselben in 1879. Auch hatte inzwischen die Gesellschaft bei Köln noch Verbindungsbahnen in einer Länge von 8,2 km hergestellt.

Die ferner noch von ihr in Bauangriff genommenen Zweigbahnen von Niedermendig nach Mayen, von Remagen nach Ahrweiler, von Löttringhausen bei Hörde über Annen und Witten nach Langendreer, die Stolberger-Thalbahn und die Verbindungsbahn in Dortmund von dem Rheinischen Bahnhofe nach dem der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn wurden erst unter Staatsverwaltung eröffnet. An Rheinübergängen waren vorhanden die feste Brücke bei Coblenz und drei Seiltrajecte, von welchen das zwischen Rheinhausen und Hochfeld 1872/73 ebenfalls durch eine feste Brücke ersetzt wurde; das zweite liegt zwischen Griethausen und Elten unterhalb Emmerich und das dritte zwischen Bonn und Obercassel. Die beiden letzteren sind jetzt noch (1889) als solche im Betrieb und dienen auch der Ueberführung von geschlossenen Personenzügen.

Während der ersten Periode des Unternehmens waren, wie wir bereits Eingangs entwickelt haben, an St.-Actien und an zum Umtausch in solche berechtigten St.-Pr.-Actien 20 250 000 Mk. emittirt und Anleihen im Betrage von 11 250 000 Mk. aufgenommen worden. Zu den grossartigen Neubauten, zum Erwerb der Bonn-Kölner und Köln-Krefelder Bahn, der Strecke Kaldenkirchen-Grenze gegen Venlo, der Pferdebahn Mülheim-Essen und des Anschlussgleises Gelsenkirchen-Dahlbusch sowie zur Subventionirung des St. Gotthardbahn-Unternehmens wurden nach und nach Actien im Betrage von 204 336 000 Mk. und ausserdem speciell für die Eifelbahn Call-Trier unter Staatsgarantie St.-Actien Lit. B im Betrage von 37 500 000 Mk. emittirt, sowie Anleihen in Höhe von 177 000 000 Mk. aufgenommen, so dass sich das Rheinische Anlagecapital auf 450 336 000 Mk. stellte, wozu noch die Bonn-Kölner Anleihen mit ursprünglich 2 250 000 Mk. und die Köln-Krefelder im Betrage von 2 100 000 Mk. kommen. Somit betrug das in dem Rheinischen Unternehmen überhaupt angelegte Gesellschaftscapital 454 686 000 Mk., mithin bei einer Gesammtlänge von 1354 km für 1 km 335 661 Mk.

Für das Anlagecapital der Eifelbahn Call-Trier hatte der Staat eine 4 procentige Zinsgarantie übernommen, wovon jedoch $^1/_4$ % dem Staat gegenüber die Stammbahn zu tragen hatte. Da die Zinsgarantie alljährlich in Anspruch genommen werden musste, so können die Bestimmungen bezüglich Verwendung des Reinüberschusses dieser Strecke über 4 % hier unerwähnt bleiben, dagegen ist hervorzuheben, dass der Staat in Folge der alljährlich geleisteten Zuschüsse (im Ganzen mit 9 193 368 Mk.) bereits im Jahre 1876 die Bahn in Verwaltung und Betrieb hätte nehmen können.

Von Anleihen waren seitens des Staats ausser der schon Eingangs behandelten von 1843 noch die für die Rheinbrücke bei Coblenz mit einer $4\frac{1}{2}$ procentigen und die für die Anschlussstrecke (Pfaffendorf-Oberlahnstein) mit einer 4 procentigen Zinsgarantie versehen gewesen. Beide Anleihen sind aber 1871 eingelöst worden. An Staatszinszuschüssen sind für das Anlagecapital der Coblenzer Brücke 1 166 907 Mk. und für das der Anschlussstrecke 922 212 Mk. erforderlich gewesen.

Was die Entwickelung des Verkehrs anbelangt, so war der Lokalverkehr auf den meisten Linien trotz der Concurrenz der Rheinschifffahrt ein äusserst reger. Bezüglich des belgischen Verkehrs hatte die Bahn in den Relationen von Nordosten mit der Bergisch-Märkischen Bahn zu kämpfen; ihre Linien nach Holland wurden im Allgemeinen nur von dem aus ihren eigenen und den südlicheren Strecken kommenden Verkehr befruchtet, und im Ruhrkohlenrevier war sie selbst erst spät als Concurrentin für die Bergisch-Märkische und Köln-Mindener Eisenbahn aufgetreten. Dessen ungeachtet und trotz der hohen Belastung des Unternehmens war die Rentabilität eine nur geringen Schwankungen unterworfene, gute; nur die in besonderer Rechnung betriebene Eifelbahn bleibt hiervon ausgeschlossen.

Die Dividenden der St.-Actien A stellten sich ab 1857, wie folgt:

pro 1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	
6	5	5	$4\frac{1}{2}$	5	6	6	6	7	$6\frac{1}{2}$ %	
pro 1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877
$7\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{3}$	$7\frac{4}{5}$	$8\frac{2}{5}$	10	$9\frac{2}{5}$	9	8	8	$7\frac{1}{2}$	7 %

pro 1878	1879	incl. der Jahre 1844—1856
7 %	7 %	im Durchschnitt 5,66 %.

Die St.-Actien Lit. B konnten alljährlich nur mit Hülfe der Zinsgarantie die statutenmässigen 4 % Zinsen erhalten.

1879 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft wegen Ueberlassung ihres Unternehmens in Unterhandlungen. Dieselben führten dahin zum Abschluss, dass die Bahn, nachdem die 1,13 km lange Theilstrecke Niederlahnstein-Oberlahnstein bereits am 1. Mai 1879 an die königlich preussische Direction der Nassauischen Staatsbahnen abgegeben worden war, laut Gesetz vom 14. Februar 1880 mit Rechnung ab 1. Januar am 1. April desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb und am 1. Januar 1886 bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft in das volle Eigenthum des Staates überging. Derselbe gab zunächst den älteren St.-Actien und St.-Pr.-Actien eine feste Rente von $6\frac{1}{2}$ %, den im Jahre 1879 emittirten bis incl. 1882 aber nur eine solche von 5 % und den

St.-Actien Lit. B, entsprechend der Zinsgarantie, 4 %. Bei dem späteren Actienumtausch zahlte er für je 8 Stück der nicht garantirten St.-Actien à 750 Mk. (= 6000 Mk.) 9750 Mk. in 4 procentigen Consols und für jede dieser Actien 3 Mk. 75 Pf. Convertirungsprämie. Die garantirten St.-Actien Lit. B wurden nur zum Nennwerth in 4 procentige Consols umgetauscht und erhielten keine Convertirungsprämie.

Der Kaufpreis stellte sich somit für den Staat, wie folgt:

für 224 586 000 Mk. nicht garantirt. Actien	364 952 250 Mk. in 4 procent. Consols
an Convertirungsprämie für diese	1 122 930 Mk. baar
für 37 500 000 Mk. St.-Actien Lit. B	37 500 000 Mk. in 4 procent. Consols,

wozu noch die Anleihen einschliesslich der ehemaligen Bonn-Kölner und Köln-Krefelder Bahn kamen. Von diesen waren ult. 1879 noch im Umlauf 175 780 400 Mk.

An Fonds fielen dem Staat 49 753 940 Mk. zu.

Die Bahn erhielt zunächst eine besondere königliche Direction in Köln; später aber wurden ihre Linien auf die königlichen Eisenbahndirectionen Köln linksrheinisch, Köln rechtsrheinisch und Elberfeld vertheilt. Die bereits begonnenen Neubauten führte der preussische Staat selbstredend zu Ende, die zahlreichen noch offen stehenden anderen Concessionen aber liess er fast sämmtlich unerledigt, da sie meist nur auf (durch die allgemeinen Verstaatlichungen hinfällig gewordenen) Concurrenzrücksichten basirten.

Die Anleihen der Gesellschaft waren zu 5 %, zu $4^1/_2$ %, zu 4 % und zu $3^1/_2$ % emittirt worden. Den Zinsfuss der 5 procentigen I. Emission von 1869, der 5 procentigen II. Emission von 1871 und der 5 procentigen III. Emission von 1873 hatte noch die Gesellschaft selbst per 1. Januar 1880 auf $4^1/_2$ % herabgesetzt und die 5 procentige IV. Emission von 1874 sowie die 5 procentige V. Emission von 1876 zu demselben Termin gänzlich zur Rückzahlung gekündigt, während die 1877 privilegirte 5 procentige Anleihe VI. Emission überhaupt nicht begeben worden war. Somit gab es bei dem Uebergang der Bahn in den Besitz des Staats nur noch $4^1/_2$-, 4- und $3^1/_2$ procentige Anleihen. Zunächst wurde per 1. Januar resp. 1. April 1886 der Zinsfuss sämmtlicher nunmehr $4^1/_2$ procentigen Pr.-Obligationen auf 4 % herabgesetzt und 1887 mit dem Umtausch der nunmehr 4 procentigen Anleihen in $3^1/_2$ procentige Consols begonnen. Vorläufig wurden hiervon nur die ursprünglich 5 procentige Anleihe I. Emission von 1869, die ursprünglich $4^1/_2$ procentige Anleihe III. Emission von 1865 III. Serie sowie die von Anfang an 4 procentige I. Emission von 1840 betroffen und die hierzu nicht abgestempelten Stücke dieser Anleihen per

2. Januar resp. 1. Juli 1887 zur baaren Rückzahlung gekündigt. Neuerdings ist das Umtauschverfahren in 3½ procentige Consols auf die anderen noch vorhandenen 4procentigen Anleihen ausgedehnt worden. Der Beginn des Umtausches der hierzu angemeldeten und der baaren Einlösung der hierzu nicht bereits abgestempelten Stücke ist wie folgt festgesetzt.

Ursprünglich 5procentige Anleihe II. Emission von 1871,
Beginn des Umtausches 1. April 1890, Kündigung per 1. Juli 1890

Ursprünglich 5procentige Anleihe III. Emission von 1873,
Beginn des Umtausches 1. April 1890, Kündigung per 1. Juli 1890

Ursprünglich 4½ procentige Anleihe III. Emission von 1858 u. 1860
I. Serie, Beginn des Umtausches 1. Jan. 1890, Kündig. p. 2. Jan. 1890

Ursprünglich 4½ procentige Anleihe III. Emission von 1882
II. Serie, Beginn d. Umtausches 1. April 1890, Künd. p. 2. Jan. 1890

Ursprünglich 4½ procentige Anleihe III. Emission von 1864 neue
II. Serie, Beginn d. Umtausches 1. April 1890, Künd. p. 2. Jan. 1890

Nach Beendigung des Umtausches resp. der Einlösung dieser Anleihen verbleibt nur noch die einzige schon ursprünglich 3½ procentige Anleihe II. Emission von 1843 Die Stücke derselben lauten auf 600 Mk. Zinstermine 2. Januar und 1. Juli. Jährliche Tilgung mit ½ % plus Zinszuwachs. Verloosung im Dezember auf 1. Juli. Verjährung der nicht abgehobenen Zinsen nach 5 Jahren und der ausgeloosten zur Einlösung nicht präsentirten Stücke nach 6 Jahren vom Tage der Fälligkeit ab gerechnet. In Umlauf befanden sich von dieser Anleihe ult. 1888 noch 1744800 Mk. Der Cours derselben betrug am 31. Dezember 1889 an der Berliner Börse 100 %.

Die seitens der Rheinischen Eisenbahngesellschaft s. Z. selbstschuldnerisch übernommenen Anleihen der von ihr käuflich erworbenen Bonn-Kölner und Köln-Crefelder Eisenbahn sind bereits bei den Abhandlungen über diese Unternehmungen selbst auf S. 277 resp. S. 358 behandelt.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Der Wunsch auf eine Verbindung der mächtigen Steinkohlenlager im Saargebiet mit dem Rheinstrom hatte schon 1840 das Project auf Erbauung einer Eisenbahn von Saarbrücken nach Bingen a. Rh. auftauchen lassen, und 1845 waren auch die allgemeinen Vorarbeiten seitens der zusammen getretenen Comités angefertigt worden. Das Project blieb damals aber unausgeführt,

und erst nachdem bereits ununterbrochene Schienenwege aus dem nordöstlichen Deutschland bis nach Rüdesheim a. Rh. (gegenüber Bingen) vorgetrieben und die linksrheinische Bahn Köln-Bingerbrück (an der Nahe Bingen gegenüber) zur Ausführung beschlossen waren, gelangte auch obiges Project zur Verwirklichung. Von der 1840 in Erwägung gezogenen Linie war inzwischen die Theilstrecke Neunkirchen-Saarbrücken seitens des preussischen Staats unter dem Namen der „Saarbrücker Eisenbahn“ bereits hergestellt, und es erübrigte nun bloss noch die Strecke Neunkirchen-Bingen. Zur Ausführung derselben bildete sich 1856 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Kreuznach, und diese erhielt unterm 4. September desselben Jahres die Allerhöchste Concession zum Bau der gedachten Linie.

Das Anlagecapital war auf 27 000 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. bei 4 % Bauzinsen festgesetzt gewesen, doch fielen hierbei 951 000 Mk. aus. Bereits vor der definitiven Concessionirung hatte die Gesellschaft mit dem preussischen Staat dahin Vertrag geschlossen, dass dieser die Bauausführung und demnächst auch Verwaltung und Betrieb auf Kosten der Gesellschaft übernehme, und es wurde hierzu vorerst eine besondere königliche Direction in Kreuznach eingesetzt, 1859 aber das Unternehmen der königlichen Direction in Saarbrücken unterstellt.

Der Bau begann 1856, doch erwies sich das Anlagecapital, welches noch nach den im Jahre 1845 angefertigten Vorarbeiten berechnet war, bei Weitem zu niedrig bemessen, und es mussten deshalb mit Privileg von 1859 eine 4½procentige Anleihe im Betrage von 18 000 000 Mk. und mit Privileg von 1861 eine ebensolche in Höhe von 6 750 000 Mk. aufgenommen werden, für welche beiden der Staat die volle Zinsgarantie unter Beding der Rückerstattung aus etwaigen Reinüberschüssen späterer Jahre vor Vertheilung einer Dividende übernahm. Die 120,6 km lange Bahn wurde, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Bingerbrück-Kreuznach am 15. Juli 1858, in ihrer ganzen Ausdehnung am 26. Mai 1860 eröffnet und gleichzeitig eine Trajectanstalt von Bingerbrück über den Rhein nach Rüdesheim zur Vermittelung des Verkehrs nach Mittel- und Norddeutschland, gemeinschaftlich mit der Nassauischen Staatsbahn hergestellt. Das Gesammtanlagecapital stellte sich nach Obigem auf 50 799 000 Mk., mithin für 1 km auf 421 218 Mk. Diese Bahn ist bezüglich der ersten Anlage die theuerste Bahn Deutschlands, was sich aus den unendlich schwierigen Bauarbeiten erklärt, wovon hier speciell 32 Dämme, 47 Einschnitte, 15 Tunnels und 48 grössere sowie 402 kleinere Brücken und Durchlässe genannt

sein mögen. Nur bei dem Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmen stellte sich im Lauf seiner späteren Entwickelung die Kilometerbelastung noch höher, was dort aber nicht in den Bauanlagen selbst, sondern in dem hohen Kaufpreis der fertig erworbenen Bahnen und dem grossen Wagenpark zu suchen ist. — 1880 wurde von Station Birkenfeld nach der Stadt Birkenfeld auf Kosten dieser eine 5,2 km lange Zweigbahn gebaut, noch in demselben Jahre eröffnet und von der Rhein-Nahe-Bahn in Betrieb genommen. — Das eigene Verkehrsgebiet der Bahn hat weder dichte Bevölkerung noch nennenswerthe Industrie, nur die Endstation Neunkirchen ist wegen der fiscalischen Kohlengruben und ihrer Fabriketablissements von wesentlicher Bedeutung, sowie noch Kreuznach und Münster a. Stein als Badeorte und Staudernheim mit Sandsteinbrüchen zu erwähnen sind. Die Bahn war demnach hauptsächlich auf den Durchgangsverkehr angewiesen; da aber das Hauptabsatzgebiet der Saarkohle Süddeutschland und Frankreich ist und die Bahn ausserdem noch durch die pfälzischen Bahnen scharf concurrenzirt wird, entfaltete sich auch dieser nicht in dem Masse, wie es erforderlich gewesen wäre, um die Bahn bei ihrer hohen Belastung rentabel zu machen. So waren denn auch in jedem Jahre, mit Ausnahme von 1870 und 1871 mit ihren grossen Truppentransporten, Zuschüsse seitens des Staats auf Grund der Zinsgarantie, zuweilen sogar die volle, und im Ganzen bis zur Verstaatlichung des Unternehmens am 1. April 1881: 7 820 177 Mk. erforderlich. Die Actien hatten demnach niemals Dividende erhalten können, sowie auch die statutenmässigen Fonds überhaupt nicht gebildet werden konnten, sogar die Bauzinsen waren nur bis ult. 1858 gezahlt worden. In Anbetracht dieser traurigen finanziellen Verhältnisse bot die Gesellschaft 1879 das Unternehmen dem preussischen Staat zum Kauf an und forderte eine Capitalabfindung von 25 % für die St.-Actien, doch lehnte derselbe die Verhandlungen zunächst ab. Im Jahre 1880 ergriff er aber selbst die Initiative zu neuen Verhandlungen, da aus strategischen Rücksichten die Legung des zweiten Gleises auf der ganzen Strecke erforderlich erschien, die Gesellschaft sich aber hierzu nicht verstehen wollte. Die bezüglichen Verhandlungen, welche im preussischen Abgeordnetenhause zu scharfen Debatten führten, gelangten endlich dahin zum Abschluss, dass die Bahn laut Gesetz vom 28. März 1882 mit Rechnung vom 1. April 1881 vom Staat sofort käuflich zu vollem Eigenthum erworben wurde. Die Actien erhielten also nicht wie bei den meisten anderen Bahnen zuerst eine feste Rente, sondern wurden gleich vom Staat gekündigt und eingelöst. Derselbe zahlte für jede Actie à 600 Mk. 100 Mk.

und 10 Mk. Convertirungsprämie, im Ganzen also für 26049000 Mk. 4341500 Mk. plus 434150 Mk. Convertirungsprämie und übernahm die Anleihen mit umlaufend 23827500 Mk. als Selbstschuldner, kündigte dieselben aber sofort zur Einlösung per 2. Januar 1883, worauf sich die Gesellschaft auflöste.

Wir haben bei den übrigen verstaatlichten Bahnen von der Angabe des festgesetzten Liquidationspreises, des Preises also, den der Staat nach Schluss des Actienumtausches für die nicht umgetauschten Actien zahlte, abgesehen. Derselbe stellte sich nämlich stets unvergleichlich niedriger als der Umtauschpreis und kam deshalb immer nur in vereinzelten Fällen zur Anwendung. Bei dieser Bahn aber wollen wir ihn der Merkwürdigkeit halber anführen, indem er pro Actie à 600 Mk. **nur 2 Pfennige** betrug.

Nach Obigem sind Rhein-Nahe-Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Rosslau-Zerbst.

(Anhaltische Leopoldsbahn, Staatsbahn.)

Leider ist uns die auch bezüglich dieser Bahn angesprochene sicherste Originalquelle, das herzoglich anhaltische Staatsministerium, verschlossen geblieben, da das betreffende Actenmaterial zum Theil secrete, für die profanen Augen eines Privatmannes nicht berechnete Aufzeichnungen enthält; besondere Geschäftsberichte sind über dieselbe auch nicht veröffentlicht worden, weil sie nicht eigenen Betrieb hatte; sie erscheint deshalb hier nur sehr stiefmütterlich behandelt, obgleich sie uns mehr Sorge und Mühe gemacht hat als manche bis ins Detail behandelte Bahn.

Wie bereits auf S. 15 erörtert, fielen die herzoglich anhaltischen Staatsgebiete in die Trace von zwei schon frühzeitig zur Ausführung gekommenen grösseren Eisenbahnunternehmungen, der 1840 eröffneten Magdeburg-Leipziger und Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, welchen 1846 die Köthen-Bernburger Bahn folgte. Durch die Linien dieser Bahnen waren die anhaltischen Städte Dessau, Köthen, Bernburg, Coswig und Rosslau in das Schienennetz gezogen, während die nördlich gelegene, wichtige Stadt Zerbst der Eisenbahnverbindung noch entbehrte. Am leichtesten und zweckmässigsten war eine solche durch Erbauung einer Bahn von Zerbst nach der Berlin-Anhaltischen Station Rosslau herzustellen, da diese Linie nur kurz war, keine besonderen Terrainschwierigkeiten bot und gleichzeitig mittelst der bereits vorhandenen Bahnen die Verbindung von Zerbst mit der Landeshauptstadt Dessau und den

anderen bereits genannten anhaltischen Städten sowie mit Berlin, mit Magdeburg, Halle und Leipzig bewirkte. Der Bau dieser Linie erfolgte unter zustimmendem Beschluss des Landtages vom 22. April 1863 auf Rechnung der anhalt-dessau-köthenschen Staatsregierung und wurde sofort in Angriff genommen, so dass die 13,00 km lange Bahn bereits am 1. November desselben Jahres eröffnet werden konnte. Den Betrieb übernahm von Anfang an pachtweise die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft, an deren Linie Berlin-Wittenberg-Dessau-Köthen die Bahn in Rosslau anschliesst. Die Betriebseinnahmen schwankten zwischen 45 000 und 60 000 Mk., waren also verhältnissmässig nur geringe. Da die Linie in die Trace der von der Berlin-Anhaltischen und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft zur Ausführung beschlossenen Bahn Rosslau-Magdeburg (Berlin-Anhaltischen Theils) fiel, erwarb die erstere dieselbe per 1. Oktober 1871 käuflich für 1 000 000 Mk.

Als nunmehriger Bestandtheil des Berlin-Anhaltischen Unternehmens ging die Bahn 1882 in den Besitz des preussischen Staats über und gehört gegenwärtig zum Betriebsamt Dessau des Eisenbahndirectionsbezirks Erfurt.

Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn.

Gleichzeitig mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahngesellschaft bildete sich eine besondere Gesellschaft zum Bau einer von der projectirten Station Gladbach dieser Linie ausgehenden Bahn über Krefeld nach Homberg auf dem linken Rheinufer gegenüber Ruhrort und erhielt unterm 8. Januar 1847 die Concession. Das Anlagecapital war auf 4 500 000 Mk. in St.-Actien festgesetzt. In Folge der politischen Unruhen zu Ende der vierziger Jahre geriethen die Einzahlungen und damit auch der Bau ins Stocken; deshalb übernahm der Staat zur Wiederbelebung des Vertrauens in das Unternehmen 1849 für das Actiencapital eine $3^1/_2$ procentige Zinsgarantie, gleichzeitig aber auch Bauausführung, Verwaltung und Betrieb der Bahn à conto der Gesellschaft. Als Gegenleistung für diese Zinsgarantie sollte er aus dem etwaigen Reinüberschuss über $3^1/_2$ % bis 5 % den vierten Theil und von dem weiteren die Hälfte als Superdividende zur freien Verfügung erhalten, jedoch auch berechtigt sein, die Actien bei sechsmonatiger Kündigung seinerseits zum Nennwerth einzulösen und auf diesem Wege die Bahn für sich zu erwerben. Das Unternehmen wurde zusammen mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn der königlichen Direction der Aachen-



Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in Aachen unterstellt und die 42,2 km lange Bahn, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Homberg-Viersen am 5. Oktober 1849, in ihrer ganzen Ausdehnung am 15. Oktober 1851 dem Verkehr übergeben, die Verbindung mit dem rechten Rheinufer bei Ruhrort mittelst Dampffähre trat aber erst am 12. November 1852 ins Leben.

Schon zur Vollendung des Baues und dann zur Verbesserung der Anlagen, besonders der Trajectanstalt mussten mit Privilegium von 1850, 1853 und 1856 zwei $4^1/_2$ procentige Anleihen im Betrage von 4 386 000 Mk. und eine 4 procentige im Betrage von 1 650 000 Mk. aufgenommen werden, und es stellte sich somit das concessionirte Gesammtanlagecapital auf 10 536 000 Mk., so dass sich die kilometrische Belastung auf 249 668 Mk. belief. — 1863 beschloss die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft, auch dies Unternehmen mit dem ihren zu verschmelzen, und in Genehmigung dieses Beschlusses kündigte der Staat auf Grund obigen Vertrages per ult. 1865 die St.-Actien zur Einlösung im Nennwerth. Bei gleichzeitiger Uebernahme der Anleihen und Schulden als Selbstschuldner erwarb er das ganze Unternehmen mit dem 1. Januar 1866 zu Eigenthum, überliess es aber gleichzeitig der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, die ihrerseits die finanzielle Abwickelung durchführte und hierbei die Zurückzahlung der vom Staat geleisteten Vorschüsse — ohne Zinsen — abzüglich der erhaltenen Superdividende mit einem Viertel des Ueberschusses über $6^1/_2$ % Dividende der Bergisch-Märkischen St.-Actien übernahm. Da die Bergisch-Märkische Eisenbahn gleichfalls unter Staatsverwaltung stand, so blieb die Ruhrort-Kreis Gladbacher unter solcher, doch wurde die königliche Direction in Aachen aufgelöst und die Linie derjenigen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in Elberfeld unterstellt.

Obgleich der Verkehr, dessen Hauptseite schon vom zweiten vollen Betriebsjahre ab der Gütertransport gebildet hatte, sich ganz gut gestaltete, so war während des selbstständigen Bestehens der Bahn das finanzielle Endresultat meist doch ein ungünstiges. Einerseits absorbirten die Betriebsausgaben, besonders in den ersten Jahren, einen beträchtlichen Theil der Bruttoeinnahmen, und dann war eben die Capitalsbelastung eine zu bedeutende und zu theure, da die grössere Hälfte des Anlagecapitals in Anleihen bestand. So hatte der Staat zur Zahlung der garantirten $3^1/_2$ % Zinsen für die Jahre 1850 bis 1855 und für 1858 bis 1860, abzüglich der ihm für die Jahre 1857 und 1861 bis 1865 zugekommenen Superdividenden, 718 096 Mk. zahlen müssen, welche der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zur bedingten Rückzahlung verblieben. Die

St.-Actien hatten an garantirten Zinsen resp. als Dividenden erhalten

pro	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861
	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$4^3/_4$	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^1/_2$	$3^{11}/_{15}$ %

pro	1862	1863	1864	1865	
	$4^1/_2$	5	$6^2/_3$	$7^1/_{12}$ %	im Durchschnitt 4,27 %.

Nach Abwickelung der finanziellen Seite des Verkaufs löste sich die Gesellschaft 1866 auf.

Im Jahre 1882 ging die Bahn als nunmehriger Bestandtheil des Bergisch-Märkischen Gesammtunternehmens in das Eigenthum des preussischen Staates über. Derselbe setzte per 1. Januar 1886 den Zinsfuss der beiden $4^1/_2$procentigen Anleihen — I. Serie von 1850 und III. Serie von 1856 — auf 4 % herab, tauschte in 1887 aber alle drei nunmehr 4procentigen Anleihen in $3^1/_2$procentige Consols um, resp. kündigte die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar 1887 zur baaren Einlösung.

Somit giebt es Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Saal-Unstrut-Eisenbahn.

(Straussfurt-Grossheringen.)

Nach Eröffnung der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn im Jahre 1869 bemühte man sich in den interessirten Kreisen um Herstellung einer Bahn von dieser östlich bis an die Thüringische Eisenbahn in der Gegend von Sulza. Die Trace der neuen Bahn musste der geographischen Lage nach zum Theil in preussisches, zum Theil in weimarisches Gebiet fallen, und nachdem im Staatsvertrage von 1870 das Einverständniss der beiden Regierungen mit dem beabsichtigten Unternehmen zum Ausdruck gebracht war, die weimarische sich auch zur Uebernahme von 120 000 Mk. St.-Actien bereit erklärt hatte, bildete sich eine neue Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Kölleda. Dieselbe erhielt die preussische und weimarische Concession unterm 9. März resp. 11. April 1872 zum Bau der Linie Straussfurt-Grossheringen mit einem Anlagecapital von 7 200 000 Mk. Hiervon wurden 2 280 000 Mk. in St.-Actien und 4 920 000 Mk. in St.-Pr.-Actien aufgelegt, Erstere von Adjacenten übernommen, Letztere dagegen auf dem Börsenwege in den öffentlichen Verkehr gebracht. Die Bauausführung und die Beschaffung der Betriebsmittel erfolgte durch die Firma Schmidt & Bichel in Hamburg in Generalentreprise und die Eröffnung der 53 km langen Bahn am

14. August 1874. Wie bei fast allen Bahnen jener Zeit, die in Generalentreprise ausgeführt wurden, dieses Verfahren zum Ruin der Eisenbahngesellschaften führten, so auch bei dieser Bahn. Die Generalentreprise stellte eine Mehrforderung von 1 980 000 Mk. auf, welche schliesslich von der Gesellschaft anerkannt werden musste, und es sah sich diese genöthigt, zur Deckung derselben mit Privileg von 1874 eine 5procentige Anleihe im Betrage von 2 400 000 Mk. aufzunehmen, die sie zum Course von nur 76 % der Generalentreprise in Zahlung gab. Somit stellte sich die kilometrische Belastung auf 181 152 Mk.

Ausserdem waren aber aus dem Grunderwerb noch rund 150 000 Mk. und ferner die 5procentigen Bauzinsen für die Stamm- und St.-Pr.-Actien pro 1874 rückständig, deren Zahlung allerdings eigentlich wohl Sache der Generalentreprise gewesen wäre.

Der Betrieb wurde von Anfang an durch die Nordhausen-Erfurter Bahn à conto der Saal-Unstrut-Eisenbahngesellschaft gegen Berechnung der wirklichen Betriebskosten und unter Verpfändung der Betriebsmittel für etwaiges Betriebsdeficit übernommen.

Wie bei allen denjenigen Bahnen, die nicht in ein grosses Productions- oder Consumtionsgebiet hineingebaut werden und sich daher den Verkehr erst schaffen müssen, die ersten Entwickelungsjahre nur mit Mühe zu überwinden sind, so brachte auch bei der Saal-Unstrutbahn die erste Betriebsperiode von Eröffnung bis ult. 1874 ein directes Betriebsdeficit von 39 516 Mk., das Jahr 1875 ein solches von 41 666 Mk. und erst das Jahr 1876 einen Betriebsüberschuss von 34 740 Mk.; derselbe wurde zur Dotirung der Fonds und zur Abschreibung der Schuld an Nordhausen-Erfurt aus dem ersten Betriebsdeficit benutzt. So waren die Zinsen für die Pr.-Obligationen aus den Jahren 1875 und 1876 bereits rückständig und in Folge dessen wurde auf Antrag der Prioritätsinhaber schon im Jahre 1877 der Concurs über das Unternehmen verhängt. An dem Betriebsüberlassungsvertrag mit Nordhausen-Erfurt änderte sich hierdurch nichts; doch führte diese Verwaltung zur Verringerung der Betriebskosten bereits am 15. November 1877, also schon vor dem allgemeinen Erlass der bezüglichen Bahnordnung, Secundärbetrieb ein.

Da sich die Verhältnisse der Gesellschaft selbstredend nicht ohne Weiteres besserten und eine Einigung mit den Gläubigern nicht zu erzielen war, wurde die Bahn zum gerichtlichen Verkauf ausgeschrieben, jedoch verlief der erste Licitationstermin Ende 1880 resultatlos.

In dem späteren Termin erstand die Norddeutsche Bank in Hamburg als Hauptgläubigerin die Bahn für 200 000 Mk.; die gesammte Pr.-Anleihe von 2 400 000 Mk. befand sich nämlich in den Händen eines von der Norddeutschen Bank vertretenen Consortiums.

Diese verkaufte nun wieder ihrerseits die Bahn an die Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft für 2 500 000 Mk., wogegen sie der Nordhausen-Erfurter Gesellschaft zu der durch den Kauf erforderlichen Mehrdotirung ihrer statutenmässigen Fonds 175 000 Mk. und ausserdem die bei dem Concursgericht zur Sicherstellung der Gläubiger aus dem Grunderwerb deponirte Summe von 150 000 Mk. überwies. Nachdem Nordhausen-Erfurt zu diesem Kaufvertrag unterm 28. Dezember 1881 die Genehmigung seitens der beiden betheiligten Staaten erhalten hatte, löste sich die Saal-Unstrutbahngesellschaft auf.

Nachträglich sei noch erwähnt, dass ursprünglich die Ausdehnung des Unternehmens von Straussfurt weiter westlich über Mühlhausen i. Th. und Eschwege nach Cassel, das Theilproject bis Mühlhausen auch nochmals 1874 ins Auge gefasst, an der misslichen finanziellen Lage der Gesellschaft aber gescheitert war.

Bei der Liquidation der Gesellschaft gingen die Stamm- und St.-Pr.-Actien leer aus und sind demnach werthlos; die Pr.-Obligationen befanden sich sämmtlich in Händen der Norddeutschen Bank und fanden so durch das Kaufgeschäft ihre directe Erledigung.

Saal-Unstrut-Eisenbahnpapiere giebt es demnach nicht mehr im Verkehr.

Während des Drucks geht uns von der Norddeutschen Bank die Mittheilung zu, dass der an sie ausgezahlte Kaufpreis nur 2 259 367 Mk. betrug, dass sie hieraus den aus der Liquidationsmasse nicht zu deckenden Rest der Grunderwerbskosten zu bestreiten hatte und dass sie für Forderung an Capital und Zinsen aus den Pr.-Obligationen nicht voll gedeckt wurde, sondern nur einen mässigen Zins auf die Pr.-Obligationen bei Zugrundelegung des Uebernahmepreises erzielte.

Sächsisch-Bayerische Eisenbahn.

(Leipzig-Hof.)

Bereits 1836 hatten sich in Leipzig und Altenburg Comités gebildet, um die Herstellung einer der uralten Handelsstrasse Leipzig-Nürnberg entsprechenden Bahn zu erstreben, und deren Bemühungen hatten insoweit Erfolg, als schon 1837 das königlich

sächsische Expropriationsgesetz auf eine solche Linie ausgedehnt und 1841 zwischen den betheiligten Staaten Sachsen, Altenburg und Bayern die erforderlichen Verträge behufs Ausführung dieses Projectes geschlossen wurden. Daraufhin constituirte sich zum Bau der Theilstrecke durch Sachsen und Altenburg bis an die sächsisch-bayerische Grenze hinter Gutenfürst gegen Hof 1841 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Leipzig und erhielt noch in demselben Jahre die Genehmigung zum Bau und unterm 22. Juni 1842 die Genehmigung der Statuten, während die definitive Concession erst unterm 7. Januar 1843 erfolgte. Dieselbe erstreckte sich auch auf eine Zweigbahn von Werdau nach Zwickau behufs Erschliessung des dortigen Kohlenreviers. Das Anlagecapital wurde auf 18 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. festgesetzt. Hiervon übernahm die königlich sächsische Regierung 3 600 000 Mk. und die herzoglich altenburgische 900 000 Mk., Beide mit nur bedingtem Dividendengenuss. Auch übernahmen dieselben die Zahlung der 4 procentigen Bauzinsen, soweit hierzu die Reinüberschüsse aus dem Theilbetrieb eröffneter Strecken nicht ausreichten, doch sollten diese Zinszuschüsse der staatsseitigen Capitalsbetheiligung zugerechnet werden; auf Bauzinsen für ihre Staatsactien verzichteten sie.

Der Bau begann 1841 zwischen Leipzig und Altenburg; die Eröffnung der Bahn erfolgte streckenweise nach jedesmaliger Fertigstellung eines grösseren Abschnittes, die des ersten von Leipzig bis Altenburg bereits am 19. September 1842. Als die Bahn bis Crimmitschau in einer Länge von 63 km 1844 eröffnet war, stellte sich heraus, dass das Anlagecapital gegenüber den zahlreichen grossen Kunstbauten zu niedrig bemessen war. Es machten sich ungefähr noch 15 000 000 Mk. erforderlich, doch kamen die versuchten Anleihen nicht zu Stande. Nachdem mit den noch vorhandenen Mitteln die Bahn bis Reichenbach i. Vgtl. sowie die Zweigbahn aus dieser von Werdau nach Zwickau in einer Gesammtlänge von 100 km (von Leipzig ab) eröffnet war, beschloss die Gesellschaft die Abtretung des Unternehmens an den königl. sächsischen Staat. Derselbe übernahm die Bahn am 1. April 1847 und bewilligte den Privatactionären auf 8 Jahre 4 % Zinsen, worauf 1855 Umtausch der Actien in 3 procentige Staatspapiere erfolgte, wie er auch später die altenburgischen Staatsactien erwarb. Die Bahn wurde in ihrer 62 km langen Reststrecke von Reichenbach i. Vgtl. bis an die bayerische Grenze unter Staatsverwaltung 1848/51 dem Betriebe übergeben, bei gleichzeitiger Eröffnung der 11,5 km langen, vom bayerischen Staat gebauten Anschlussstrecke

bis Hof. Der bayerische Antheil ist an Sachsen verpachtet, und Betriebswechsel findet demnach in Hof statt. Die späte Fertigstellung der Reststrecke erklärt sich aus den beiden grossartigen Kunstbauten in der Trace derselben, dem berühmten Viaduct über das Göltzschthal in einer Höhe von 78 und einer Länge von 574 m, dem höchsten und bedeutendsten von ganz Deutschland, und dem über das Elsterthal in einer Höhe von 68 und einer Länge von 278 m. Vor Uebergang der Sächsisch-Bayerischen Bahn in den Besitz des Staats hatten sich die sächsischen Staatsbahnen nur erst auf die noch im Bau befindliche sächsisch-böhmische Linie Dresden-Bodenbach beschränkt. Der staatsseitige Eisenbahnbetrieb begann somit bei Uebernahme der Linie Leipzig-Hof am 1. April 1847 und wegen der räumlichen Entfernung dieser von der böhmischen Linie wurde eine besondere „königliche Direction der Sächsisch-Bayerischen Staatseisenbahn“ mit Sitz in Leipzig errichtet. Gegenwärtig haben, wie bekannt, sämmtliche sächsischen Staatseisenbahnen eine gemeinsame Generaldirection mit Sitz in Dresden.

Da dem Kaufvertrag gemäss die Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn-Actien 1855 in Staatspapiere umgetauscht worden sind, **so giebt es seitdem Sächsisch-Bayerische Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.**

Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn Annaberg-Weipert.

Schon 1858 hatte sich in Annaberg ein Comité zur Erstrebung einer Bahn von dort nach Prag gebildet. Ohne Fortsetzung von Annaberg nach Norden hätte diese aber selbstredend von Anfang an den Todeskeim in sich gehabt, und deshalb musste das Project bis zur Herstellung oder Sicherung einer solchen Linie vertagt werden. Nachdem die Linie Chemnitz-Flöha-Annaberg 1866 seitens des sächsischen Staats fertig gestellt und eröffnet war, wurde jenes Project von Neuem wieder aufgenommen, und nun bildete sich 1869 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Leipzig zur Erbauung des sächsischen Theils der gedachten Linie von Annaberg bis an die sächsisch-böhmische Grenze gegen Weipert, während die Herstellung der Fortsetzung von der Grenze über Weipert nach Komotau*) von der Buschtiehrader Eisenbahngesellschaft

*) Die jetzige Schreibweise. Bei der Abhandlung der Chemnitz-Commotauer Eisenbahn auf S. 296 u. ff. ist die in der Concessionsurkunde und den Statuten befindliche Schreibweise des Namens Commotau auch unsererseits angewendet worden.

zum Anschluss an ihre bereits im Bau befindliche Hauptbahn Prag-Komotau-Eger übernommen wurde. Das Anlagecapital der Linie Annaberg-Grenze war auf

1 380 000 Mk. in St.-Actien und auf
1 800 000 Mk. in 5procentigen Pr.-Obligationen

Summa 3 180 000 Mk. festgesetzt.

Die Gesellschaft erhielt am 19. April 1870 die landesherrliche Concession. Die Eröffnung der 18,4 km langen Bahn erfolgte am 3. August 1872, nachdem die Buschtiehrader Anschlussstrecke bereits im Mai desselben Jahres eröffnet worden war. Die kilometrische Belastung stellte sich auf 172 826 Mk., für eine Gebirgsbahn ein durchaus günstiges Ergebniss. Der Betriebswechsel wurde auf Station Weipert in Böhmen vereinbart.

Den Betrieb der Linie Annaberg-Grenze-Weipert übernahm von Eröffnung an die sächsische Staatsbahnverwaltung unter Gestellung der Betriebsmittel und des Beamtenpersonals, sowie Unterhaltung der Bahn gegen 50 % der Bruttoeinnahme. Die nach anderem Modus berechnete Pacht der Strecke Grenze-Weipert, sowie die eigenen inneren Ausgaben fielen der Gesellschaft zur Last.

Es war dies die erste Bahn auf dem grossen Raum zwischen den Linien Leipzig-Plauen-Eger und Dresden-Bodenbach-Prag, welche von Sachsen aus nach Böhmen vorgetrieben wurde. Für das sächsische Erzgebirge war sie von hoher volkswirthschaftlicher Bedeutung, da sie demselben ein ganz neues Absatzgebiet eröffnete. Für die wichtige Fabrikstadt Chemnitz erbrachte sie eine directe Schienenverbindung aus dem böhmischen Kohlenrevier und für die Relation Leipzig-Prag-Wien eine Abkürzung um 45 km. Hiernach und nach dem mit Rücksicht auf den Gebirgscharakter der Bahn überaus günstigen Betriebsvertrag mit der sächsischen Staatsbahnverwaltung waren dem jungen Unternehmen alle Vorbedingungen zu einer guten Rentabilität gegeben, indess krankte dasselbe andererseits daran, dass über die Hälfte des Anlagecapitals in Pr.-Obligationen mit dem hohen Zinsfuss von 5 % bestand, deren Verzinsung allein jährlich 90 000 Mk. erforderte. In Anbetracht dafür, dass sich der Verkehr, dessen bei Weitem wichtigsten Factor die Kohlentransporte bildeten, erst auf die neue Linie gewöhnen musste, gestaltete sich derselbe zunächst durchaus günstig. Die der Gesellschaft zufallenden 50 % der Bruttoeinnahme ergaben pro 1873: 96 714 Mk., pro 1874: 95 343 Mk., pro 1876: 112 386 Mk., und die Bahn ging, wenn man berücksichtigt, dass gerade diese ersten Jahre mit der allgemeinen Geschäftskrisis zusammen fielen, gewiss

einer guten Zukunft entgegen, indess wurde bereits in 1875 seitens der Chemnitz-Commotauer und der Buschtiehrader Eisenbahngesellschaft durch Eröffnung der Linie von Flöha über Pockau-Lengefeld und Reitzenhain nach Krima-Neudorf eine Concurrenzlinie Chemnitz-Komotau geschaffen, welche um 32 km kürzer war als die Weiperter Route. Hierdurch war das Schicksal dieser besiegelt! Der der Gesellschaft zufallende Antheil an den Bruttoeinnahmen sank in 1876 auf 103 940 Mk., in 1877 aber bereits auf 77 580 Mk. und für das erste Halbjahr 1878 sogar auf 27 303 Mk. Entsprechend den vorstehend aufgeführten Beträgen hatten für die Jahre 1873 bis 1876 die Zinsen der Pr.-Obligationen regelmässig bezahlt werden können, obgleich allerdings ein vertheilbarer Ueberschuss für die St.-Actien nicht verblieb. Für 1877 dagegen konnte nur der erste Halbjahrcoupon eingelöst, für 1878 aber konnten überhaupt keine Zinsen auf die Pr.-Obligationen mehr gezahlt werden. Dieser Umstand machte natürlich ein selbstständiges Bestehen des Unternehmens unmöglich, und deshalb erwarb der sächsische Staat die Bahn auf Antrag der Gesellschaft per 1. Juli 1878 käuflich zu Eigenthum. Hierbei zahlte er den Betrag von 1 633 333 Mk. in die Liquidationsmasse, aus welcher die Pr.-Obligationen $80^{13}/_{60}$ % des Nominalbetrages von 300 Mk. = 240 Mk. 65 Pf. erhielten, während die St.-Actien leer ausgingen und daher werthlos sind.

Die Gesellschaft löste sich laut Beschluss vom 2. November 1878 auf.

Ihre volkswirthschaftliche Bedeutung hat die Bahn immerhin behalten, da gerade der District von Annaberg bekanntlich in industrieller Beziehung mit den wichtigsten Theil des Erzgebirges bildet; im Uebrigen aber ist dieselbe gegenüber der Reitzenhainer Strecke auch für den Staat entwerthet, welcher denn auch schon beim nächsten Fahrplanwechsel nach Uebernahme am 15. Oktober 1878 Secundärbetrieb einführte.

Papiere der Sächsisch-Böhmischen Verbindungsbahn Annaberg-Weipert giebt es sonach nicht mehr im Verkehr.

Sächsisch-Schlesische Eisenbahn.

(Dresden-Görlitz.)

Zur Anstrebung dieser Bahn hatte sich bereits 1836 ein Comité, das „Oberlausitzer Eisenbahn-Comité“, in Bautzen gebildet, und diese Linie war auch bereits mit in das sächsische Expropriationsgesetz von 1837 aufgenommen; sie konnte aber erst, nachdem unterm 24. Juli 1843 zwischen der preussischen und säch-

sischen Regierung bezüglich einer durchgehenden Eisenbahnlinie Dresden-Görlitz-Breslau die erforderlichen Staatsverträge abgeschlossen waren, zur Ausführung kommen. Es constituirte sich nun eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Dresden und erhielt unterm 22. August 1844 die Concessionen, auch bezüglich der auf preussischem Gebiet gelegenen Endstrecke. Das Anlagecapital wurde auf 18 000 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. festgesetzt. Der sächsische Staat übernahm hiervon 6 000 000 Mk. sowie gleichzeitig eine 4 procentige Zinsgarantie für die Privatactien auf die Dauer der ersten fünf Betriebsjahre unter Beding der Rückzahlung auf die etwa erforderlichen Zinszuschüsse, aus den Reinerträgnissen späterer Jahre und Zahlung der 4 procentigen Bauzinsen, soweit hierzu die aus dem Theilbetrieb eröffneter Strecken verbleibenden Reinüberschüsse nicht ausreichten, doch sollten diese Bauzinszuschüsse später der staatsseitigen Capitalsbetheiligung zugerechnet werden. Für seine Staatsactien verzichtete er auf Bauzinsen gänzlich und auf Dividenden bedingungsweise derartig, dass die Privatactien zunächst 4% erhalten sollten.

Der Bau wurde 1844 von Dresden aus begonnen und (bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Dresden-Radeberg am 17. November 1845) die 101,6 km lange Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung am 1. September 1847 dem Verkehr übergeben. Zur Fertigstellung derselben hatte sich die Aufnahme einer 5 procentigen schwebenden Schuld von 630 000 Mk. erforderlich gemacht. Obgleich in den späteren Jahren entsprechend der hohen Bedeutung der Linie die Bahn sich gut rentirte, so war doch in den ersten Jahren die Zinsgarantie erforderlich. 1850 beschloss die Gesellschaft den Verkauf ihres Unternehmens an den sächsischen Staat, und am 1. Februar 1851 ging die Bahn in Besitz desselben über. Er gewährte hierbei den Actionären 4% feste Zinsen und übernahm die Amortisation der Actien ab 1855 mit jährlich 120 000 Mk. nebst den ersparten Zinsen für die bereits amortisirten, wobei von 1863 ab eine Amortisirungsprämie von zunächst 1%, alljährlich aber um $\frac{1}{3}$% steigend, bewilligt wurde.

Die Bahn kam zusammen mit der sächsisch-böhmischen Staatsbahnlinie Dresden-Bodenbach unter eine besondere „königliche Direction der sächsisch-böhmischen und sächsisch-schlesischen Staatseisenbahnen in Dresden". Gegenwärtig aber haben, wie bekannt, sämmtliche sächsischen Staatseisenbahnen eine gemeinsame Generaldirection in Dresden.

Auf Grund des Friedensvertrages von 1866 verkaufte der Staat die in Preussen gelegene 14,9 km lange Endstrecke an den

preussischen Staat, doch blieb und ist der Betrieb auf dieser auch gegenwärtig (1889) noch in sächsischer Hand.

Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass die Gesellschaft die von ihrer Station Löbau ausgehende Löbau-Zittauer Bahn von deren Eröffnung 1848 an in Betrieb hatte. Bei ihrer Verstaatlichung trat der sächsische Staat in den bezüglichen Betriebsvertrag ein.

Bei Verstaatlichung der Bahn wurden die Sächsisch-Schlesischen Eisenbahnactien auf dem Wege der Abstempelung in 4procentige königlich sächsische Staatsanleihe verwandelt, sind aber der besonderen Verhältnisse halber von den anderen Staatsschulden getrennt zu halten. Beim Kauf der Bahn wurde die Amortisation der Actien von 1855 ab bestimmt und hierbei von 1863 ab eine Amortisationsprämie bewilligt, welche mit 1 % begann und jährlich um $^1/_3$ % steigt. Dieselbe beträgt somit gegenwärtig (1889) $9^2/_3$ % = 29 Mk.

Die Actien lauten auf 300 Mk. Zinstermine 30. Juni und 31. Dezember. Verloosung mit jährlich 1 % des Privatactiencapitals nebst Zinszuwachs am 15. März auf 1. Juli. Die Amortisation ist in 1896 beendet, und demnach beträgt die letzte Amortisationsprämie 12 % = 36 Mk. In Umlauf waren am 1. April 1888 noch 4 055 400 Mk. Der Cours derselben betrug am 31. Dezember 1889 an der Leipziger Börse $109,_{75}$ %.

Sächsisch-Thüringische Eisenbahn.

(Wolfsgefährt-Weischlitz.)

Zur Anstrebung einer Eisenbahn durch das industriereiche Thal der Weissen Elster und zur directen Verbindung der beiden Hauptorte desselben, Gera und Plauen, hatte sich bereits 1868 ein Comité gebildet, fand aber bei dem Privatcapital nicht das genügende Interesse. Die Gründerperiode dagegen nahm das Project mit Freuden auf, und so constituirte sich 1872 zur Verwirklichung desselben eine Actiengesellschaft unter dem Namen der „Thüringisch-Voigtländischen Eisenbahngesellschaft“ mit Sitz in Greiz. Dieselbe erhielt noch 1872 seitens der der geographischen Lage nach betheiligten Staaten, dem Königreich Sachsen, dem Grossherzogthum Sachsen-Weimar und dem Fürstenthum Reuss ä. L., die Concession, wobei die Firma in „Sächsisch-Thüringische Eisenbahn“ abgeändert wurde; der gebräuchliche Börsenname war aber Gera-Plauen.

Die Ausführung übernahm die Baugesellschaft Plessner & Co. in Generalentreprise, doch führten die misslichen Geldverhältnisse

derselben 1874 zur Lösung der Verträge, worauf die Eisenbahngesellschaft die Weiterführung des Baues in eigene Hand nahm. Die $55,_1$ km lange Linie, welche bei Wolfsgefährt (Station der damaligen Thüringischen Privatbahnlinie Gera-Eichicht 7 km vor Gera) beginnt und über Greiz und Plauen nach Weischlitz (Station der sächsischen Staatsbahnlinie Reichenbach-Eger) führt, gelangte nebst der gleichfalls von dieser Gesellschaft provisorisch erbauten 2 km langen Verbindungsbahn in Greiz nach dem dortigen Bahnhofe der Greiz-Brunner Eisenbahn 1875 zur Eröffnung, und zwar wurde die Theilstrecke Wolfsgefährt-Greiz am 17. Juli und die Reststrecke am 8. August dem Verkehr übergeben.

Das Anlagecapital war ursprünglich auf 6 780 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. und auf 10 170 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk. festgesetzt worden, doch mussten die seitens der Baugesellschaft Plessner & Co. gezeichneten 18 502 Stück St.-Actien vernichtet werden, so dass sich das St.-Actiencapital nur noch auf 1 223 400 Mk. belief. In Folge dieses Ausfalls sah sich die Gesellschaft genöthigt, gegen Verpfändung der auf Grund des Privilegiums von 1875 ausgefertigten 5 procentigen Pr.-Obligationen im Betrage von 6 000 000 Mk., welche anderweit nicht unterzubringen waren, schwebende Schulden aufzunehmen. Da hierdurch aber die finanziellen Schwierigkeiten eher vermehrt als beglichen wurden, trug die Gesellschaft schon in dem ersten Betriebsjahr die Bahn der königlich sächsischen Regierung zum Kauf an, in deren Eigenthum sie am 1. Juli 1876 überging. Dieselbe zahlte als Kaufpreis am 1. Juli 1877: 16 000 000 Mk. in 3 procentigen Rentenpapieren und ausserdem für die Zeit vom 1. Juli 1876 bis dahin 1877 die Zinsen für dieses Capital mit 480 000 Mk. baar. Aus der so gebildeten Liquidationsmasse mussten zunächst die schwebenden Schulden beglichen werden, und aus dem dann noch verbleibenden Rest erhielten bei Gleichberechtigung beider Actiensorten je

5 St.-Actien à 300 Mk. (= 1500 Mk.) 515 Mk. in 3 procent. Rente u. $5,_{10}$ Mk. baar
5 St.-Pr.-Actien à 600 Mk. (= 3000 Mk.) 1030 Mk. in 3 procent. Rente u. $10,_{20}$ Mk. baar.

Die Liquidation ist beendet und damit die Gesellschaft aufgelöst.

Inhaltlich der statistischen Berichte pro 1876 berechnete sich der sächsische Staat entsprechend dem weit unter pari stehenden Course der 3 procentigen Rentenpapiere die Erwerbskosten auf nur 11 356 762 Mk.

Nach Obigem giebt es Sächsisch-Thüringische Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Sächsisch-Thüringische Ostwestbahn Zwickau-Weida.

(Werdau-Weida.)

Die Abfuhr der Zwickauer Kohle nach Thüringen erfolgte bislang über die Eisenbahnlinie Gössnitz-Gera. Nachdem alsdann 1871 die Thüringische Zweigbahn Gera-Weida-Eichicht eröffnet worden, bildete sich 1872 behufs Herstellung einer directeren Linie aus dem Kohlenrevier eine besondere Actiengesellschaft mit Sitz in Weimar, welcher jedoch 1878 nach Weida verlegt wurde. Dieselbe erhielt im März 1873 von den Regierungen der der geographischen Lage nach betheiligten Staaten, des Königreichs Sachsen, des Grossherzogthums Sachsen-Weimar und der Herzogthümer Sachsen-Altenburg und Sachsen-Meiningen, die Concession zum Bau der gedachten Bahn von Werdau (Ausgangspunkt der Zweigbahn nach Zwickau) nach Weida. Das Anlagecapital wurde auf

4 200 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. und
6 300 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk.

Summa 10 500 000 Mk. mit 5 % Bauzinsen festgesetzt und ist unverändert geblieben.

Die Ausführung des Baues und Beschaffung der Betriebsmittel wurde der „Internationalen Eisenbahnbaugesellschaft in Frankfurt a. M.“ in Generalentreprise übertragen und von derselben ohne grössere Verwickelungen durchgeführt. Die vorliegenden geringen Differenzen fanden durch einen Vergleichsvertrag Erledigung, inhaltlich dessen die Baugesellschaft für die von ihr fertig gestellten Bauarbeiten, Beschaffung der Betriebsmittel und Zahlung der Bauzinsen 10 050 000 Mk. erhielt, während die Eisenbahngesellschaft die Restbauten in eigener Regie übernahm, wobei derselben aber von dem Rest des Anlagecapitals rund 250 000 Mk. zur freien Verfügung übrig blieben.

Die Eröffnung der 33,2 km langen Bahn erfolgte am 29. August 1876; den Betrieb nahm die Gesellschaft in eigene Hand. Gegenüber dem Gesammtanlagecapital stellte sich die kilometrische Belastung auf 318 182 Mk., so dass die Bahn zu den theuren gehört.

Obgleich dieselbe für die Relation Zwickau-Gera eine Abkürzung von 9 km erbringt und Zwickau-Weida-Eichicht sogar um 33 km kürzt, blieben ihr doch zunächst die grossen Kohlentransporte vorenthalten. In die directen Tarife wurde die Bahn nicht ein-

bezogen, und nach den Lokaltarifen der drei betheiligten Verwaltungen stellten sich die Frachtkosten über die neue Linie trotz der erheblichen Abkürzung höher als die directen über Gössnitz-Gera; es gestaltete sich deshalb der Verkehr zuerst so gering, dass die Einnahmen nicht einmal zur Deckung der Betriebsausgaben hinreichten. Dies veranlasste die Gesellschaft schon 1877, mit der königlich sächsischen Regierung wegen des Verkaufs ihrer Bahn in Verhandlung zu treten, doch glaubte sie das geringe Gebot der Letzteren ablehnen zu müssen. Nachdem dann mit 1. April 1878 die neue Linie, unter wechselseitiger Benutzung wenigstens, in die directen Tarife mit einbezogen worden war, gestalteten sich die Verkehrsverhältnisse und mit ihnen die finanziellen Ergebnisse selbstredend günstiger, so dass von da ab nie mehr mit Betriebsdeficits gewirthschaftet wurde; doch verblieben bei den in Folge des durchaus gebirgigen Charakters der Bahn hohen Betriebskosten von $96{,}82$ und $78\,^0/_0$ der Bruttoeinnahme immerhin nur geringe Betriebsüberschüsse, welche zur Deckung der früheren Betriebsdeficits und zur Dotirung des Erneuerungsfonds verwendet werden mussten, und deshalb auch jetzt noch die Auszahlung von Dividenden nicht möglich war. Hierbei erscheint es auffallend, dass die Gesellschaft zur Verminderung der Betriebskosten nicht Secundärbetrieb einführte, um so mehr als der Hauptzweck der Bahn von Anfang an nicht in dem Personenverkehr gesucht worden war. Die Gesellschaft gab aber überhaupt die Hoffnung auf eine durchgreifende Aenderung zum Bessern auf und trat 1881 wegen Verkaufs ihrer Bahn abermals mit der königlich sächsischen Regierung in Verhandlungen. Dieselben führten diesmal dahin zum Abschluss, dass die Bahn per 1. April 1882 für einen Kaufpreis von 2775000 Mk. baar in das Eigenthum des Königreichs Sachsen überging. Zu dieser Kaufsumme trat noch der Betriebsüberschuss aus 1881/82 mit 60111 Mk., sowie der Erneuerungsfonds mit rund 11000 Mk. und der aus dem disponiblen Rest des Anlagecapitals gebildete Dispositionsfonds mit rund 266000 Mk., so dass sich die Liquidationsmasse auf rund 3112100 Mk. belief. Wohl war den St.-Pr.-Actien statutengemäss eine Vorzugsdividende von $5\,^0/_0$ mit Recht auf Nachzahlung aus den Reinerträgen der folgenden Jahre zugebilligt, dagegen enthielten die Statuten über eine Vorzugsberechtigung dieser Actiensorte für den Fall der Auflösung der Gesellschaft keine Bestimmung. In Folge dessen participirten die Actien beider Sorten an der zur Vertheilung kommenden Masse im Verhältniss zu ihrem Nominalwerth gleichmässig, und jede St.-Actie à 300 Mk. erhielt $87{,}52$ Mk. und jede St.-Pr.-Actie à 600 Mk. $175{,}04$ Mk., d. i. $29{,}17\,^0/_0$

ihres Nominalbetrages. Die Liquidation ist beendet und die Firma der Gesellschaft im Januar 1889 gelöscht worden.

Sächsisch-Thüringische Ostwestbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.

Schleswigsche Eisenbahnen.

Die Geschichte derselben datirt von 1852, also aus der Zeit, als das Herzogthum Schleswig noch zum Königreich Dänemark gehörte. In dem angegebenen Jahre wurde unterm 8. September dem englischen Eisenbahnunternehmer Sir Morton Peto seitens Dänemarks die Concession zum Bau und Betrieb einer den südlichen Theil des Herzogthums Schleswig in weitem Bogen durchziehenden Bahn von Rendsburg über Klosterkrug-Ohrstedt und Eggebeck nach Flensburg mit Zweig von Ohrstedt über Husum nach dem Nordseehafen Tönning ertheilt, unterm 20. März 1854 aber an die von diesem gebildete „Flensburg-Husum-Tönninger Eisenbahngesellschaft" übertragen. Die 110,7 km lange Bahn wurde am 25. Oktober 1854 dem Betriebe übergeben und erhielt hierauf den Namen „König-Friedrik VII.-Südschleswigsche Eisenbahn". Die Stadt Schleswig wurde von dieser Bahn nicht direct berührt, die nächste Station war Klosterkrug, und es blieb einer besonderen Gesellschaft vorbehalten, die Stadt durch eine Zweigbahn an die Hauptbahn anzuschliessen.

Der Betrieb der Südschleswigschen Bahn blieb dem Engländer Peto pachtweise überlassen.

Die hieran anschliessenden Nordschleswigschen Bahnen mit der Hauptlinie Flensburg-jütländische Grenze gegen Vamdrup und den Zweigen westlich noch Tondern, sowie östlich nach dem Ostseehafen Apenrade und nach Hadersleben wurden unterm 1. Mai 1862 von der Krone Dänemark ebenfalls dem genannten Eisenbahnunternehmer concessionirt. Derselbe begann den Bau dieser neuen Linien noch in demselben Jahr; hiervon gelangte die Theilstrecke Flensburg-Rothenkrug der Hauptbahn noch unter dänischer Herrschaft am 15. April 1864, die übrigen Strecken aber erst später unter veränderten Verhältnissen zur Eröffnung.

Nachdem die Herzogthümer Schleswig und Holstein 1864 in deutschen Besitz übergegangen waren, wurden nämlich beide Unternehmungen von den bisherigen Besitzern an ein deutsches Consortium unter dem Bankhause von Erlanger & Söhne in Frankfurt a. M. verkauft, welches seinerseits eine Actiengesellschaft mit Sitz in

Flensburg zur Uebernahme der bereits im Betrieb befindlichen und zum Ausbau der projectirten Linien bildete. Dieselbe erhielt unterm 20. März 1865 seitens der damaligen k. k. österreichischen und königlich preussischen Civilbehörde der Herzogthümer Schleswig-Holstein und Lauenburg die Concession, hierbei aber auch die Verpflichtung, die Südschleswigsche Bahn zu geraden Linien mit Berührung der Stadt Schleswig umzubauen.

Dieser Umbau sowie die Vollendung der Nordschleswigschen Bahnen wurde dem englischen Bauconsortium unter Sir Morton Peto in Generalentreprise übertragen, und hierbei diesem auch die Verpflichtung zum käuflichen Erwerb der bisher selbstständigen 4,8 km langen Schleswiger Zweigbahn Klosterkrug-Schleswig auferlegt. Die Abkürzungslinien im Gebiet der Südschleswigschen Bahnen, die Verlängerung der Tönninger Zweigbahn nach Osten zum Anschluss an diese und die Nordschleswigschen Bahnen wurden 1866/69 vollendet und dem Betriebe übergeben, in dem letzteren Jahr auch die Schleswig-Klosterkruger Bahn käuflich erworben, nach Fertigstellung der Hauptbahn über Schleswig aber abgetragen, wie auch die abgebauten Theilstrecken der Südschleswigschen Bahnen niedergelegt wurden.

Hiernach erreichte das Bahnnetz der neuen Gesellschaft eine Gesammtlänge von 233,4 km.

Das derselben concessionirte Anlagecapital betrug 15 000 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. und 15 000 000 Mk. $4^1/_2$ procentiger Pr.-Obligationen, doch kamen von den Actien nur 13 878 000 Mk. zur Ausgabe, so dass auf 1 km 123 727 Mk. entfallen. Hierbei ist zu erwähnen, dass concessionsgemäss das Terrain für die Nordschleswigschen Bahnen der Gesellschaft unentgeltlich überwiesen worden war.

Von den St.-Actien hatte die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, an deren Linie Neumünster-Rendsburg die Schleswigschen Bahnen anschliessen, um den wünschenswerthen Einfluss auf die Verwaltung dieser zu erlangen, für 8 175 000 Mk., also über die Hälfte, übernommen. Weiterhin schloss sie bereits 1865 mit der neuen Gesellschaft einen Betriebsüberlassungsvertrag, wonach sie von Fertigstellung der Schleswigschen Bahnen an, ab 1. Januar 1870 den Betrieb auf diesen übernahm, wogegen sie, und zwar schon von 1865 ab, die Verzinsung und Amortisation der Pr.-Obligationen, sowie eine feste Rente von 5 % an die St.-Actien garantirte.

Bis zum 25. Oktober 1865 war der Betrieb auf den Süd- und Nordschleswigschen Bahnen von dem mehrfach erwähnten Eisenbahnunternehmer Peto geführt worden; mit diesem Tage ging er auf

die neue Gesellschaft über, gewissermassen aber inhaltlich des oben erwähnten Garantievertrages bereits auf Kosten der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, die ihn dann am 1. Januar 1870 selbst übernahm.

Die Industrie ist im Herzogthum Schleswig gering, bedeutender ist Ackerbau und Viehzucht, doch lenkt sich die Viehausfuhr hauptsächlich nach England auf dem Seewege, und deshalb hat sich, trotzdem die Schleswigschen Bahnen bis 1881 die einzigen des Landes waren, ihr Verkehr nur gering entwickelt, so dass die Altona-Kieler Bahn alljährlich bedeutende Zuschüsse, im Ganzen bis zu ihrer Verstaatlichung per 1. Januar 1883: 2 493 770 Mk. leisten musste. Von diesem Termin ab trat der preussische Staat in den Betriebsvertrag ein. Die Schleswigschen Bahnen wurden hierbei zusammen mit der Altona-Kieler Eisenbahn der königlichen Eisenbahndirection in Altona unterstellt. Uebrigens knüpfte der Staat noch in demselben Jahre auch mit der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft behufs Ankaufs ihrer Bahnen Unterhandlungen an. Da er durch den Erwerb der Altona-Kieler Eisenbahn bereits Hauptactionär der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft war, führten die Verhandlungen selbstredend ohne Weiterungen zum Abschluss, wonach die Bahn laut Gesetz vom 23. Februar 1885 am 1. April desselben Jahres, bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft, sofort in das volle Eigenthum des Staates überging. Derselbe zahlte, entsprechend der garantirten 5procentigen Rente, pro Actie à 600 Mk. 750 Mk. in 4procentigen Consols, mithin im Ganzen für die im Privatbesitz befindlichen St.-Actien im Betrage von 5 703 000 Mk. 7 128 750 Mk. in 4procentigen Consols. Die Bedienung der Anleihe war dem Staat bereits bei Ankauf von Altona-Kiel vertragsmässig zugefallen; von derselben waren zu diesem Zeitpunkt noch 13 818 000 Mk. in Umlauf gewesen. An Fonds fielen dem Staat 971 250 Mk., bestehend in Actien der Gesellschaft zu.

Zunächst setzte der preussische Staat per 1. Juli 1886 den Zinsfuss der Pr.-Obligationen von $4^1/_2$ auf 4 % herab, rief dieselben aber 1889 zum Umtausch in $3^1/_2$procentige Consols auf. Der Umtausch hat am 1. Januar 1890 begonnen, während die hierzu nicht bereits abgestempelten Stücke per 1. Juli 1890 zur baaren Rückzahlung gekündigt sind. Nach Beendigung des Umtausch- resp. Einlöseverfahrens **giebt es Schleswigsche Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.**

—

Schleswig-Klosterkruger Eisenbahn.

Die 1854 gebaute Südschleswigsche Bahn Rendsburg-Flensburg berührte die Stadt Schleswig nicht direct, sondern führte in einer Entfernung von ungefähr 5 km an derselben vorüber, und so wurde die Verbindung der Stadt Schleswig mit der Südschleswigschen Bahn der Gegenstand eines besonderen Eisenbahnunternehmens. Die betreffende Actiengesellschaft erhielt unter dem 28. März 1857 die königlich dänische Concession auf die Dauer von 100 Jahren zum Bau und Betrieb einer Bahn von der Stadt Schleswig nach der Station Klosterkrug der Südschleswigschen Eisenbahn. Die Eröffnung der 4,8 km langen Linie erfolgte am 1. Juni 1858. Den Betrieb führte von Anfang an pachtweise der Eisenbahnunternehmer Peto, welcher auch die Südschleswigsche Bahn in Pacht hatte. Als die Letzteren nach Erwerb des Herzogthums Schleswig seitens Preussens und Oesterreichs an eine neue deutsche Gesellschaft verkauft worden und ein günstiges Pachtverhältniss von dieser nicht zu erlangen war, nahm die Schleswig-Klosterkruger Eisenbahngesellschaft ihre Linie am 1. Februar 1866 in eigenen Betrieb. Der neuen Schleswigschen Eisenbahngesellschaft war aber bei Concessionirung der theilweise Umbau der Südschleswigschen Linien und dabei die Führung dieser über die Stadt Schleswig selbst seitens der zuständigen deutschen Behörden auferlegt worden und dies machte den Ankauf der Schleswig-Klosterkruger Eisenbahn durch die gedachte Gesellschaft erforderlich. Nun hatte sich die königl. dänische Regierung bei der Concessionirung der Schleswig-Klosterkruger Eisenbahn das Recht vorbehalten, die Bahn vom 14. Oktober 1868 ab gegen den 25 fachen Betrag des durchschnittlichen Reinüberschusses der letzten fünf Jahre einzulösen. In dieses Recht war als Rechtsnachfolger der dänischen Regierung das königlich preussische Gouvernement für das Herzogthum Schleswig eingetreten und dieses überliess dasselbe an die neu concessionirte Schleswigsche Eisenbahngesellschaft. Inhaltlich des unterm 29. Oktober 1868 zwischen den beiden Gesellschaften abgeschlossenen Vertrages zahlte die Schleswigsche Eisenbahngesellschaft an die Schleswig-Klosterkruger den Betrag von 223 425 Mk., woraus ihre Actionäre und Prioritätsgläubiger abzufinden, Sache der Gesellschaft blieb. Nach Allerhöchster Genehmigung dieses Vertrages ging die Schleswig-Klosterkruger Eisenbahn am 13. Februar 1869 in das Eigenthum der Schleswigschen Gesellschaft über, welche die Linie Klosterkrug-Schleswig bei den Correcturbauten ihrer Strecken zum Theil benutzte, den nicht verwendbaren Theil aber abtrug.

Die Gesellschaft löste sich nach Abfindung ihrer Gläubiger und Actionäre gegen Einlieferung der Pr.-Obligationen und Actien auf, **und so giebt es Schleswig-Klosterkruger Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.**

Schwerin-Wismarsche Eisenbahn.

Bereits im Jahre 1836 hatte man sich in der mecklenburgischen Seestadt Wismar auf Veranlassung eines Staatsvertrages zwischen Mecklenburg und Hannover bezüglich Herstellung einer Eisenbahnlinie Hannover-Boitzenburg-Wismar um die Concessionirung der auf mecklenburgisches Gebiet entfallenden Theilstrecke unter Bewilligung einer Landesbeihülfe bemüht. In Folge inzwischen veränderter Verhältnisse in Hannover zerschlug sich jedoch die Ausführung der ganzen Linie, und die der mecklenburgischen Theilstrecke allein wäre zwecklos gewesen. Nachdem später die Herstellung der Berlin-Hamburger Bahn gesichert war, nahm die Stadt Wismar ihr Project bei Anlehnung an diese Linie von Neuem auf, trat jetzt aber auf Schwierigkeiten, da auch die Seestadt Rostock sich um Concessionirung einer Schienenverbindung mit der Berlin-Hamburger Bahn bewarb und von der grossherzoglichen Regierung deren Project bevorzugt wurde. Die nächste Folge der gegenseitigen Eifersüchteleien war, dass vorerst noch keines beider Projecte zur Ausführung gelangte. Indess griffen nun Hamburger und Altonaer Handelshäuser, welchen vornehmlich an dem Zustandekommen von Eisenbahnverbindungen zwischen ihren und den mecklenburgischen Seestädten gelegen sein musste, ein, und Dank der namhaften Capitalsbetheiligung jener bildeten sich nun für beide Projecte getrennte Gesellschaften, von denen die eine die Concession zu der Linie Hagenow-Schwerin-Rostock und die andere hier zu behandelnde unterm 8. März 1845 die Concession zu der Linie Schwerin-Wismar erhielt. Gleichzeitig entstand noch eine dritte Gesellschaft, die Güstrow-Bützower im Interesse der Stadt Güstrow. Bei der Schwerin-Wismarschen Eisenbahn war das Anlagecapital auf 3 600 000 Mk. in St.-Actien à 600 Mk. festgesetzt und auch 40 % desselben bereits eingezahlt worden, doch beschloss die Gesellschaft noch vor Beginn jeder Bauthätigkeit in Verbindung mit den beiden anderen ihre Vereinigung zu nur einer, der „Mecklenburgischen Eisenbahngesellschaft“. Unterm 10. März 1846 wurde hierzu die Allerhöchste Genehmigung ertheilt und dabei die Concession für Schwerin-Wismar mit auf die neue Gesellschaft über-

tragen. Die Actionäre traten mit ihren Actienzeichnungen und den bereits geleisteten Einzahlungen zu der neuen Gesellschaft über.

Schwerin-Wismarsche Eisenbahnpapiere waren überhaupt noch nicht ausgefertigt worden.

Taunusbahn.

Dieselbe gehört zu den ältesten Eisenbahnen Deutschlands. Bereits 1835 hatten sich Comités zur Erbauung einer Bahn von Frankfurt a. M. nach der als Weltbad bekannten Stadt Wiesbaden, Hauptstadt des damals selbstständigen Herzogthums Nassau, gebildet, doch erlitt die Angelegenheit vorerst Verzögerung, da man sich nicht einigen konnte, auf welchem Ufer des Main die Anlage der Bahn erfolgen sollte. Im Jahre 1836 verschmolzen sich die Comités zu einem, entschieden sich zur Führung der Bahn auf dem rechten Ufer des Main von Frankfurt über Kastel (Mainz gegenüber) nach Wiesbaden mit Zweig nach der industriereichen Stadt Biebrich und begann auch mit vorläufiger Genehmigung vom 14. Februar 1837 den Bau.

Die definitive Concession seitens der drei der damaligen politischen Eintheilung nach betheiligten Regierungen, der freien Stadt Frankfurt a. M., des Grossherzogthums Hessen-Darmstadt und des Herzogthums Nassau, erhielt das Comité im Mai und Juni 1838, und dieses führte mit unbeschränkter Vollmacht versehen den Bau auch selbst zu Ende. Hier ist also Finanzirung des Unternehmens und Bauausführung vor der Constituirung der Gesellschaft erfolgt. Die Bahn wurde in einer Gesammtlänge von 43,4 km, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Frankfurt a. M.-Höchst am 26. September 1839, in ihrer ganzen Ausdehnung am 3. August 1840 dem Verkehr übergeben, und erst hiernach, am 12. August 1840, constituirte sich die Gesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Frankfurt a. M. Die Zweigbahn nach Biebrich wurde zunächst nur mit Pferden betrieben; der Locomotivbetrieb auf dieser ist erst unter preussischer Verwaltung am 15. Mai 1872 eingeführt worden.

Die Verbindung nach dem als Festung, sowie durch Handel und Industrie wichtigen, auf dem linken Rheinufer gelegenen Mainz geschah zunächst von der Station Kastel mittelst der alten Schiffbrücke über den Rhein. Bei der ihr drohenden Gefahr des Baues einer linksmainischen Bahnlinie von Frankfurt nach Mainz beschloss die Gesellschaft ihrerseits, von ihrer Station Flörsheim nach Bischofsheim bei Mainz an der Linie Mainz-Darmstadt der Hessischen

Ludwigsbahn mit fester Brücke über den Main zu bauen, doch versagte die nassauische Regierung die Genehmigung. Sie errichtete deshalb, um wenigstens einen Theil des beregten Personenverkehrs zu retten, 1861 eine Dampffähre über den Rhein von Kastel nach Mainz, und 1869 wurde dieselbe auch für Ueberführung von Güterwagen eingerichtet, ist dann 1885 aber in Folge Erbauung einer stehenden Fahr- (nicht Eisenbahn-) Brücke abgetragen worden.

Weiterhin erwarb die Gesellschaft 1862 käuflich die von der ihrigen abzweigende 6,6 km lange Höchst-Sodener Bahn, welche sie seit Eröffnung dieser 1847 bereits im Betrieb gehabt hatte, für 100 000 Gulden rh. = 171 427 Mk.

Das Anlagecapital der Taunusbahn bestand ursprünglich aus 3 000 000 Gulden = 5 142 858 Mk. in St.-Actien à 250 Gulden, doch trat hierzu mit Privileg von 1844 eine $3^1/_2$ procentige Anleihe von 500 000 Gulden = 857 142 Mk., mit Privileg von 1856 eine 4 procentige von 200 000 Gulden = 342 855 Mk. und mit Privileg von 1862 eine 4 procentige Anleihe im Betrage von 602 000 Gulden = 1 032 000 Mk., aus welcher indess die von 1856 zurück gezahlt wurde.

Das Gesammtanlagecapital belief sich somit auf 4 102 000 Gulden = 7 032 000 Mk., mithin bei einer Gesammtlänge von 50,6 km, für 1 km auf 138 972 Mk.

Die Hauptseite des Verkehrs bildete die Personenbeförderung (der Güterverkehr brachte durchschnittlich nur ein Viertel der Gesammteinnahmen) und erzielte von Anfang an, trotzdem die Bahn bis 1846 ohne jeden Anschluss blieb, eine fortdauernd gute Rentabilität. Die St.-Actien erhielten an Dividende

pro	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849
	$6^2/_5$	6	6	6	6	6	$6^4/_5$	6	$4^2/_5$	$4^4/_5$ %
pro	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859
	5	$5^2/_5$	$5^3/_5$	$5^4/_5$	6	$6^4/_5$	$7^3/_5$	10	10	8%
pro	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869
	8	$9^1/_5$	$9^3/_5$	$6^4/_5$	$7^1/_5$	8	$3^1/_5$	$7^1/_5$	$7^1/_5$	$8^1/_5$%
pro	1870									
	$6^4/_5$ %									

im Durchschnitt 6,80 %.

Die bezüglich des Mainz-Frankfurter Verkehrs gefürchtete Concurrenz war 1863 durch Eröffnung der directen Linie Mainz-Frankfurt a. M. der Hessischen Ludwigsbahn auf dem linken Mainufer eingetreten, und durch die späteren Projecte dieser Gesellschaft drohte der Taunusbahn noch mehr Gefahr. Sie entschloss sich deshalb, ihr Unternehmen an die Hessische Ludwigsbahn zu verkaufen; dasselbe ging inhaltlich des gegenseitigen Vertrages vom

14. November 1871 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres am 1. Januar 1872 in den Besitz der Hessischen Ludwigsbahn über. Diese tauschte hierbei je nach Wahl der Inhaber die Taunusbahnactien in solche ihres eigenen Unternehmens zum Nennwerth um, oder bezahlte für eine Actie von 250 Gulden 400 Gulden baar. Gleichzeitig übernahm sie die Anleihen der Taunusbahn als Selbstschuldner.

Die Hessische Ludwigsbahn verkaufte aber die Taunusbahn ihrerseits wieder sofort an den preussischen Staat unter Berechnung der fraglichen Actien im Nennwerth von 3 000 000 Gulden nach dem Börsencourse für 5 010 000 Gulden = 8 588 533 Mk. und Uebernahme der Taunusbahnanleihen mit 1 422 000 Mk als Selbstschuldner.

Der preussische Staat erwarb die Bahn unter diesen Bedingungen laut Gesetz vom 3. Mai 1872 mit Rechnung vom 1. Januar desselben Jahres zu vollem Eigenthum und unterstellte sie zunächst der königlichen Direction in Wiesbaden. Gegenwärtig 1889 gehört sie zur königlichen Direction in Frankfurt a. M.

Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass die ursprüngliche Concession auf 99 Jahre ertheilt war, nach welcher Zeit die Regierung jeder der betheiligten Staaten die in ihr Gebiet fallende Theilstrecke gegen den Taxwerth sollte übernehmen können. Zum Ausgleich des beim Erlöschen der Concession etwa vorhandenen Minderwerths der Bahn hatte die Gesellschaft einen Amortisationsfonds geführt, dessen Bestand sich ult. 1871 beim Uebergang der Bahn an den preussischen Staat auf 164 412 Mk. belief. — Das Vermögen aller an denselben fallenden Fonds aber betrug 938 757 Mk.

Nachdem der Staat die $3^1/_2$ procentigen Obligationen von 1844 per 31. Dezember 1888 und die 4 procentigen von 1862 per 1. Oktober 1888 zur baaren Einlösung gekündigt hat, **giebt es Taunus-Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.**

Thüringische Eisenbahn.

Schon in den ersten Jahren des deutschen Eisenbahnwesens hatte die preussische Regierung ihr Augenmerk darauf gerichtet, ihre damals voneinander noch getrennt liegenden westlichen Provinzen mit ihrem Hauptländercomplex durch Schienenwege verbunden zu sehen, und zu diesem Zweck 1840 bereits Untersuchungen über eine Eisenbahn in der Richtung Halle-Nordhausen-Cassel vornehmen lassen. Schliesslich entschied man sich aber für Führung der Bahn von Halle durch das südliche Thüringen auf Cassel und von da weiter an die in Vorbereitung begriffene Köln-Mindener Bahn. Die

hierauf bezüglichen Staatsverträge wurden 1841 abgeschlossen, gleichzeitig auch über Anlage einer Bahn aus der Hauptlinie über Coburg nach Bamberg sowie von Cassel nach Carlshafen.

Zur Erbauung der Linie von Halle über Erfurt und Eisenach bis Gerstungen bildete sich 1844 die Thüringische Eisenbahngesellschaft mit Sitz in Erfurt, während die Fortsetzung bis Cassel ein besonderes Unternehmen wurde. Die Concession wurde seitens der betheiligten Regierungen von Preussen, dem Grossherzogthum Sachsen-Weimar und dem Herzogthum Sachsen-Gotha im August und September 1844 ertheilt und hierbei das Baucapital auf 27000000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit zunächst 4 % Bauzinsen festgesetzt, wovon die genannten Staaten zusammen 6 750 000 Mk. übernahmen und zwar: Preussen 2 430 000 Mk., Sachsen-Weimar 2 700 000 Mk. und Sachsen-Coburg-Gotha 1 620 000 Mk. — Dieselben verzichteten zu Gunsten der Privatactien auf Dividende, wenn aus dem Reinertrage des laufenden Jahres auf diese pro rata der Beträge nicht mehr als 3 % Dividende entfallen sollten.

Inhaltlich der Concession trat auch bezüglich der in den beiden genannten thüringischen Staaten gelegenen Strecken das preussische Eisenbahngesetz von 1838 in Kraft; die nach diesem Gesetz zu zahlende Eisenbahnsteuer sollte zum Ankauf der Privatactien nach dem Tagescourse verwendet werden, wobei nach derartiger Einlösung sämmtlicher Actien die in den einzelnen Gebieten gelegenen Strecken in das Eigenthum der betreffenden Regierung übergehen sollte, doch wurde diese Verwendungsart durch das spätere preussische Eisenbahngesetz von 1859 hinfällig.

Der Bau begann 1844 und die Bahn wurde, bei Eröffnung der ersten Theilstrecke Halle-Weissenfels am 6. resp. 20. Juni 1846, bis Eisenach 1846/47, die Endstrecke bis Gerstungen aber erst 1849 gleichzeitig mit der anschliessenden Hessischen Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn eröffnet. Die Gesammtlänge dieser Stammstrecke beträgt 189,5 km. Dieselbe wurde mit Eröffnung der Main-Weser-Bahn von Cassel nach Frankfurt a. M. 1850 Vermittlerin des umfangreichen Verkehrs zwischen dem östlichen Deutschland und Frankfurt a. M.

Schon zur Fertigstellung der Bahn und später zur besseren Ausrüstung derselben waren mit Privileg von 1847 bezw. 1852 zwei 5- resp. $4\frac{1}{2}$ procentige Anleihen im Gesammtbetrage von 15 000 000 Mk. aufgenommen und ausserdem vom Grossherzogthum Sachsen-Weimar und dem Herzogthum Coburg-Gotha 1847: $3\frac{3}{4}$ procentige, der Amortisation unterworfene Darlehen im Betrage von 1 800 000 Mk. resp. 1 200 000 Mk. gegeben worden.

Noch während des Baues der Stammbahn richtete die Gesellschaft ihr Augenmerk darauf, auch den Welthandelsplatz Leipzig in ihr Netz zu ziehen, doch verhinderten Differenzen zwischen Preussen und Sachsen bezüglich der Zollverhältnisse und die Ungunst der Zeiten zur Aufbringung von Capitalien die baldige Ausführung dieses Projectes. Erst 1855 erhielt sie die Concession zum Bau der gedachten Zweigbahn Corbetha-Leipzig sowie das Privileg zur Aufnahme einer $4^1/_2$ procentigen Anleihe im Betrage von 9 000 000 Mk.; die 31 km lange Strecke wurde 1856 eröffnet. — Durch die Herstellung einer directen Verbindung von Leipzig mit Frankfurt a. M. über Hof, Bamberg und Aschaffenburg drohte der Thüringischen Bahn starke Concurrenz und dies veranlasste sie, auf weitere Ausdehnung ihres Netzes durch Erbauung neuer Zufuhrlinien an die Stammbahn Bedacht zu nehmen. Diesem Bestreben verdankt zunächst die Zweigbahn Weissenfels-Gera ihr Entstehen. Das ursprüngliche Project hatte auf Weissenfels-Gera-Hof gelautet (zum Anschluss an die bayerischen Bahnen), doch musste die Ausführung wegen der Schwierigkeit in Beschaffung der erforderlichen Gelder auf den oben genannten nördlichen Theil beschränkt bleiben. Im Jahre 1867 kam das Hofer Project bei den Verhandlungen wegen des Baues der Gera-Eichichter Bahn in der Linie Triptis (an der Gera-Eichichter Bahn) - Schleiz-Hof nochmals auf die Tagesordnung, scheiterte jedoch auch diesmal an der Verweigerung der von der Gesellschaft geforderten Zinsgarantie seitens des reussischen Landtages. Die 59,5 km lange Strecke Weissenfels-Gera wurde mit Concession von 1856 unter Verwendung einer $4^1/_2$ procentigen Anleihe in Höhe von 11 700 000 Mk. gebaut und 1859 eröffnet.

Im Jahre 1863 übernahm die Gesellschaft auf Kosten Preussens den Bau und später auch den Betrieb der Zweigbahn von Erfurt nach dem fiscalischen Steinsalzwerk Ilversgehofen; dieselbe gelangte 1864 zur Eröffnung.

Zur besseren Verbindung Thüringens mit Bremen und Hamburg war schon in den fünfziger Jahren eine Bahn von Gotha nach Göttingen angestrebt worden, doch hatte das Project zunächst keine Verwirklichung gefunden und kam später erst in verschiedenen Theilen zur Ausführung. Hierbei übernahm die Thüringische Eisenbahngesellschaft mit Concession von 1866 den Bau des südlichen Theils Gotha-Leinefelde, welcher, 67,1 km lang, im Jahre 1870 eröffnet wurde. Hierzu waren neue St.-Actien Lit. B à 300 Mk. im Betrage von 15 483 000 Mk. emittirt worden. Davon hatten die an dieser Strecke gelegenen Städte Mühlhausen und Langensalza zusammen 1 500 000 Mk. und die Staaten Preussen und

Coburg-Gotha für die übrigen Actien mit 13 983 000 Mk. eine 4procentige Zinsgarantie übernommen, wobei jedoch die Stammbahn den 8. Theil der erforderlichen Zinszuschüsse ihrerseits den genannten Staaten zurück zu vergüten hatte. Zum Ausgleich des Ausfalls bei Emittirung dieser Actien gab Preussen aus seinem Eisenbahndispositionsfonds eine Subvention von 396 000 Mk. Der später nothwendig gewordene Capitalsbedarf für diese Strecke wurde durch Ausgabe von neuen St.-Actien Lit. B ohne Zinsgarantie im Betrage von 1 059 000 Mk. 1875 aufgebracht, und hiervon übernahmen wieder die Städte Mühlhausen und Langensalza und der Landkreis Langensalza 615 000 Mk. Zur Unterscheidung untereinander erhielten die garantirten Privatactien die Bezeichnung Serie A, die von Mühlhausen und Langensalza übernommenen Actien der ersten Emission die Bezeichnung Serie B und die zuletzt ausgegebenen ungarantirten Actien die Bezeichnung Serie C.

Die in dem Statut vorgesehene Vertheilung des Reinüberschusses der Strecke Gotha-Leinefelde über 4 % kann hier unberücksichtigt bleiben, da ein solcher nie erzielt worden ist, die Garantiestaaten vielmehr alljährlich Zuschüsse leisten mussten; dagegen sei noch besonders erwähnt, dass die St.-Actien Lit. B ausschliesslich auf die Erträge dieser Linie resp. auf die Zinsgarantie angewiesen waren.

Weiterhin baute die Gesellschaft, ebenfalls unter Zinsgarantie der betheiligten Staaten Preussen, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Weimar, Schwarzburg-Rudolstadt und Reuss j. L., mit Concession von 1868 die Linie Gera-Saalfeld-Eichicht und eröffnete die 77,1 km lange Strecke 1871. Hierzu kamen neue $4^1/_2$procentige St.-Actien Lit. C à 300 Mk. im Betrage von 18 000 000 Mk. zur Ausgabe, für welche die genannten Regierungen eine Zinsgarantie von $3^1/_2$ % übernahmen, während 1 % durch das Gesammtunternehmen garantirt wurde.

Auch hier können wir über die Verwendung des Reinüberschusses über 5 % hinweggehen, da ebenfalls ein solcher nie erzielt worden ist, vielmehr stets Zinszuschüsse erforderlich waren. Diese Actien waren ausschliesslich auf die Erträge der Gera-Eichichter Linie und die Zinsgarantie angewiesen. Ferner hatte die Gesellschaft mit Concession von 1866 eine Zweigbahn von Dietendorf bei Erfurt nach dem industriereichen Arnstadt gebaut. Diese 10 km lange Strecke wurde 1867 eröffnet und später mit Concession von 1877 um 27,3 km bis nach der als Badeort bekannten, gewerbfleissigen Stadt Ilmenau verlängert. Die Eröffnung derselben erfolgte 1879. Endlich erhielt die Gesellschaft 1868 die

Concession zu einer Zweigbahn von Leipzig nach Zeitz (Station der Weissenfels-Geraer Linie); die Ausführung derselben erlitt aber in Folge des französischen Krieges eine Verzögerung und diese Bahn konnte erst 1873 eröffnet werden; dieselbe hat eine Länge von 37,9 km.

Zu der Strecke Dietendorf-Arnstadt waren $4^1/_2$procentige auf den Namen der Inhaber lautende Schuldscheine in Höhe von 1 094 700 Mk. unter voller Zinsgarantie seitens des Fürstenthums Schwarzburg-Sondershausen, in dessen Gebiet Arnstadt liegt, ausgegeben worden. Diese Schuldscheine waren amortisirbar und sind bereits bis 1872 getilgt, die Zinsgarantie blieb indess der Gesellschaft gegenüber noch weiter bestehen, bis sie 1878 vertragsmässig durch Zahlung einer Subvention von 437 500 Mk. seitens der fürstlichen Regierung zum Bau der Verlängerung Arnstadt-Ilmenau abgelöst wurde. Die grossherzoglich sachsen-weimarische Regierung, in deren Gebiet Ilmenau liegt, zahlte zum Bau der letztgenannten Strecke ebenfalls eine Subvention à fonds perdu im Betrage von 312 500 Mk.

Zu der Strecke Arnstadt-Ilmenau sowie zu Erweiterungsbauten auf den alten Strecken war mit Privileg von 1868 eine $4^1/_2$procentige Anleihe im Betrage von 8 400 000 Mk. aufgenommen worden; ausserdem creirte die Gesellschaft mit Privileg von 1867 und 1873 zu Ergänzungs- und Erweiterungsbauten auf der Stammbahn und den nicht garantirten Zweigbahnen neue, den ersten St.-Actien gleichberechtigte St.-Actien Lit. A im Betrage von 18 000 000 Mk. und nahm ausserdem mit Privileg von 1874 eine $4^1/_2$procentige Anleihe von 13 500 000 Mk. auf. Von den Actien sind indess nur 17 362 200 Mk. begeben worden.

Bei dem Werrabahnunternehmen Eisenach-Coburg-Lichtenfels, an dessen Zustandekommen der Thüringischen Gesellschaft als einer neuen in Eisenach anschliessenden Zufuhrstrasse für ihre Hauptstrecke gelegen sein musste, betheiligte sich dieselbe durch Uebernahme von St.-Actien im Betrage von 3 000 000 Mk. und leitete auch den Betrieb dieser Bahn von deren Eröffnung im Jahre 1858 an bis Ende 1875.

Ferner übernahm sie auch den Betrieb der 1876 eröffneten Gotha-Ohrdrufer Lokalbahn, die Eigenthum einer besonderen Gesellschaft war.

Das vorstehend einzeln entwickelte Anlagecapital erfuhr im Jahre 1877 nach Abschluss der Baurechnung bezüglich der Gotha-Leinefelder St.-Actien Lit. B Serie A eine Reduzirung um 71 700 Mk. und das der Gera-Eichichter Bahn in den St.-Actien Lit. C eine

solche um 18 000 Mk. Hiernach ergiebt das Anlagecapital folgende Summen:

St.-Actien Lit. A	44 362 200	Mk.
„ „ B Serie A	13 911 300	„
„ „ B Serie B	1 500 000	„
„ „ B Serie C	1 059 000	„
„ „ C	17 982 000	„
Prioritätsobligationen	57 600 000	„
Amortisirbare Schuldscheine	1 094 700	„
Staatsdarlehen	3 000 000	„
Summa	140 509 200	Mk.

Da hiervon sachgemäss die Werrabahnactien mit 3 000 000 Mk. abzusetzen sind, verbleiben als Belastung der eigenen Strecken 137 509 200 Mk., mithin bei einer Gesammtlänge von 503,75 km, einschliesslich der 4,35 km langen Güterverbindungsbahn Leipzig-Möckern, für 1 km 272 971 Mk.

Ausser dem regen Lokalverkehr in dem an Industrie, Gewerbe- und Badeorten reichen, sowie wegen seiner Naturschönheiten zum Ziel zahlreicher Touristenausflüge gewählten Thüringen fiel der Bahn, wie schon oben gesagt, die Vermittelung des Verkehrs zwischen dem östlichen Deutschland und Frankfurt a. M., sowie darüber hinaus zu. Gegenüber der durch die oben genannte Bayerische Route im Frankfurter Verkehr gewordenen Concurrenz erhielt die Thüringer Route eine wesentliche Abkürzung durch die 1868 erfolgte Eröffnung der Bebra-Hanauer Bahn und blieb auch gegen die im Berlin-Frankfurter Verkehr geschaffene Magdeburger Route die bei Weitem bevorzugtere; erst die 1879 eröffnete Berlin-Wetzlarer Bahn war geeignet, ihr bezüglich des letztgenannten Verkehrs dauernd gefahrdrohend zu werden, doch erfolgte vor voller Belebung dieser Linie die Verstaatlichung des Thüringischen Unternehmens. So erfreute sich denn auch die Hauptbahn stets eines regen, reichen Gewinn bringenden Verkehrs, während die neueren Zweigbahnen, besonders Gotha-Leinefelde und Gera-Eichicht, sich nur gering entwickelten, so dass bei diesen seitens der Garantiestaaten fortlaufend Zinszuschüsse, im Ganzen bis ult. 1881: 10 465 909 Mk. erforderlich geworden sind.

Die Dividenden der St.-Actien A stellten sich, wie folgt:

pro	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857
	2	2	3	3	$4^1/_6$	$4^2/_3$	5	6	$6^3/_4$	7 %
pro	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867
	$5^1/_3$	$5^1/_6$	$6^1/_2$	$6^2/_3$	$7^2/_3$	$7^3/_5$	8	$8^1/_3$	$7^2/_3$	$8^1/_2$ %

pro	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1974	1875	1876	1877
	9	$8^{3}/_{4}$	9	$10^{1}/_{2}$	9	$7^{1}/_{4}$	$7^{1}/_{2}$	$8^{1}/_{2}$	$9^{1}/_{4}$	$7^{1}/_{2}$ %

pro	1878	1879	1880	1881	
	8	$8^{1}/_{2}$	$9^{1}/_{2}$	$9^{1}/_{2}$ %	im Durchschnitt 6,96 %.

Die Staatsactien erhielten in Folge ihres theilweisen Dividendenverzichts für 1848 bis 1850 keine, für 1851: 1 %, von da ab aber denselben Procentsatz wie die Privatactien.

Die im Privatbesitz befindlichen Actien Lit. B Serie A und Lit. C erhielten stets nur mit Hülfe der Zinsgarantie 4 resp. $4^{1}/_{2}$ % Zinsen, während die im Besitz der Städte Mühlhausen und Langensalza und des Landkreises Langensalza befindlichen ohne Zinsgarantie bestehenden Actien Lit. B Serie B und C pro

	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
Serie B	0	0	0	0,3	0,7	0,44	0,35	1,2	1,57	2,16	2,22 %
„ C	1874/75 ausgegeben				0,8	0,69	0,52	1,4	1,23	1,9	1,97 %

erhielten.

1881 trat der preussische Staat mit der Gesellschaft wegen Erwerbs der Bahn in Unterhandlungen, welche ohne Weiterungen zum Abschluss führten; die Bahn ging laut Gesetz vom 28. März 1882 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Mai desselben Jahres in Verwaltung und Betrieb und, nachdem der Actienumtausch geschlossen und der Staat die sämmtlichen Anleihen als Selbstschuldner übernommen hatte, bei gleichzeitiger Auflösung der Gesellschaft am 1. Juli 1886 in das volle Eigenthum desselben über. Die St.-Actien A erhielten zunächst eine feste Rente von $8^{1}/_{2}$ %, während die Privatactien Lit. B und C die garantirten Zinsen von 4 resp. $4^{1}/_{2}$ %, die Actien Lit. B Serie B und C der Stadt Mühlhausen, sowie der Stadt und des Landkreises Langensalza dagegen nur 3 % erhielten. Bei dem späteren Actienumtausch zahlte der Staat:

für je 4 St.-Actien Lit. A	à 300 Mk.	= 1200 Mk.	2550 Mk.	in 4 proc. Cons.
„ „ 1 St.-Actie Lit. B Serie A	à 300 „	= 300 „	300 „	
„ „ 10 St.-Actien Lit. B Serie B	à 600 „	= 6000 „	5100 „	
„ „ 2 St.-Actien Lit. B Serie C	à 3000 „	= 6000 „	5100 „	
„ „ 8 St.-Actien Lit. C	à 300 „	= 2400 „	2700 „	

Ferner wurden an Convertirungsprämien bewilligt für jede St.-Actie Lit. A 5 Mk., für jede Actie Lit. B Serie A und jede Actie Lit. C je 2,50 Mk., während die Actien Lit. B Serie B und C keine solche erhielten.

Die bei dem Unternehmen betheiligten Staaten, Städte und Kreise erhielten für ihre Actien nach dem generellen Vertrage sowie zur Ablösung der ihnen zustehenden Eisenbahnsteuer einer-

seits und unter Aufhebung der von ihnen übernommenen Garantiepflicht andererseits folgende Capitalsabfindung, und zwar:

Reuss j. L.	190 000	Mk.
Sachsen-Weimar	7 500 000	„
Sachsen-Coburg-Gotha	4 800 000	„
Schwarzburg-Sondershausen	316 200	„
Stadt Mühlhausen	1 241 275	„
Stadt Langensalza	441 725	„
Kreis Langensalza	114 750	„
Summa	14 603 950	Mk.

Das Herzogthum Sachsen-Meiningen und das Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt verzichteten auf die ihnen aus der Eisenbahnsteuer zustehende Quote, mussten aber zur Ablösung der Zinsgarantie ihrerseits an Preussen 700 000 Mk., bezw. 128 000 Mk. zahlen. Der Kaufpreis stellte sich für Preussen nach Obigem, wie folgt:

für 40 042 200 Mk. St.-Actien Lit. A. (incl. der preussischen aber exl. der weimarischen und gothaischen Staatsactien) . . .	85 130 175	Mk.	in 4 proc. Cons.
für 13 911 300 Mk. St.-Actien Lit. B Serie A	13 911 300	„	in 4 proc. Cons.
für 17 982 000 Mk. St.-Actien Lit. C . .	20 229 750	„	in 4 proc. Cons.
hierzu kommen obige Capitalsabfindungen mit	14 603 950	„	
an Convertirungsprämien	892 647,5	„	
an noch nicht getilgten Prioritätsobligationen	45 893 100	„	
an noch nicht getilgten Darlehen von Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha .	1 473 900	„	
Summa	182 134 822,5	Mk.	

An Fonds fielen dem Staat 6 812 647 Mk. zu, desgleichen die oben erwähnten Werrabahnactien im Betrage von 3 000 000 Mk. Die Bahn erhielt zunächst eine besondere königliche Direction in Erfurt, welcher später noch die Berlin-Anhaltische, Halle-Soran-Gubener, Oberlausitzer und Hessische Nordbahn unterstellt wurden.

Die Gesellschaft hatte ihre sämmtlichen Anleihen mit Ausnahme der II. Serie von 1851, bei welcher ein Zinsfuss von 5 % erforderlich war, mit dem Zinsfuss von 4½ % begeben, ihrerseits aber bereits 1861 den Zinsfuss der II. Serie von 1851 von 5 auf 4½ % und 1862 denjenigen der I. Serie von 1848 und der III. Serie von 1855 auf 4 % herabgesetzt. Bei Verstaatlichung der Bahn betrug somit der Zinsfuss der I. und III. Serie 4 %, derjenige aller anderen Anleihen aber 4½ %. Zunächst setzte der Staat bei den letztgedachten und zwar: der II. Serie von 1851,

der IV. Serie von 1857, der V. Serie von 1870 und der VI. Serie von 1874 per 1. Januar 1886 den Zinsfuss auf 4 % herab, tauschte aber 1887 die sämmtlichen Anleihen mit Ausnahme der VI. Serie von 1874 in $3^1/_2$procentige Consols um resp. kündigte die hierzu nicht angemeldeten Stücke per 2. Januar bezw. 1. Juli 1887 zur baaren Einlösung. Die VI. Serie von 1874 ist 1889 gleichfalls zum Umtausch in $3^1/_2$procentige Consols aufgerufen worden; der Umtausch der rechtzeitig angemeldeten Stücke hat am 1. Januar 1890 begonnen, während die hierzu nicht abgestempelten Obligationen per 1. Januar 1890 zur baaren Einlösung gekündigt sind.

Somit giebt es nach Beendigung des Umtausch- resp. Einlöseverfahrens Thüringische Eisenbahnpapiere nicht mehr im Verkehr.

Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

Nachdem 1860 die preussische Staatsbahnlinie Königsberg-Eydtkuhnen eröffnet worden war und die Regierung die Absicht zum Bau aus dieser Linie nach Tilsit und weiter nach Memel ihrerseits aufgegeben hatte, bewarb sich eine englische Gesellschaft um Concessionirung der Theilstrecke von Insterburg (Station der oben genannten Staatsbahnlinie) nach Tilsit. Dieselbe wurde der Gesellschaft unter dem 22. Dezember 1862 ertheilt, dieser hierbei Tilsit als Domizil angewiesen, ihr eine Staatsbeihülfe à fonds perdu im Betrage von 420 000 Mk. bewilligt und das Gesellschaftscapital auf 4 600 200 Mk. in St.-Actien und 4 666 800 Mk. in St.-Pr.-Actien festgesetzt. Die Ausfertigung der Actien erfolgte in englischer Währung (1 £ = 20 Mk.). In dieser Bahn im hohen Norden Deutschlands ging der glänzende Stern des Eisenbahnunternehmers Dr. Strousberg auf, welcher jener Periode den Stempel aufgedrückt, um dann im tiefen Süden, in Rumänien, zu erblassen.

Bauausführung und Beschaffung der Betriebsmittel wurde gegen Ueberweisung des ganzen Anlagecapitals einschliesslich der Subvention ebenfalls einem englischen Unternehmer in Generalentreprise vergeben, der Bau 1863 in Angriff genommen und die $53{,}82$ km lange Bahn am 16. Juni 1865 dem Verkehr übergeben. Unter Zugrundelegung des Gesellschaftscapitals stellte sich die kilometrische Belastung auf 172 185 Mk.

Die Gesellschaft beabsichtigte auch den Weiterbau von Tilsit über Memel bis an die russische Grenze gegen Riga unter der Bedingung, dass der Staat die Brücke über den Memelfluss auf seine Kosten ausführe und die interessirten Kreise das erforderliche Land

kostenlos hergäben; an der Verweigerung dieser Forderung scheiterte jedoch die Ausführung dieses Projectes. Schon die ersten Betriebsjahre zeigten indess, dass der Lokalverkehr trotz der landwirthschaftlich reichen Gegend, welche die Bahn durchzieht, diese nicht genügend alimentiren konnte, und deshalb beantragte die Gesellschaft 1868 den Weiterbau bis Memel seitens des Staats, doch lehnte dieser die ganze Bauausführung ab, stellte diesmal aber den Bau der Memelbrücke auf Staatskosten und eine Staatsbeihülfe von 54 000 Mk. pro Meile in Aussicht. Schliesslich aber zerschlugen sich die Verhandlungen wieder und auch die wegen des Verkaufs der Bahn an den Staat angeknüpften. In den nächsten Jahren wurde Letzterer jedoch durch die Projecte über den Ausbau des russischen Bahnnetzes nach der preussischen Grenze hin veranlasst, nunmehr seinerseits zunächst wenigstens die Strecke Tilsit-Memel zur Ausführung zu bringen, die schliesslich 1875 eröffnet wurde. Hierdurch nahm selbstredend auch der Verkehr der Linie Tilsit-Insterburg etwas zu, so dass die Dividende an die St.-Pr.-Actien sich besserte, während die St.-Actien nach wie vor eine solche nicht erhalten konnten. Für die ersteren stellte sich dieselbe während der ganzen Dauer des selbstständigen Bestehens der Bahn in den einzelnen Jahren, wie folgt:

pro	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874
St.-Pr.-Actien	$1\frac{5}{6}$	1	$1\frac{3}{10}$	$\frac{9}{10}$	$1\frac{1}{6}$	$1\frac{1}{20}$	$1\frac{1}{4}$	2	$2\frac{3}{5}$ %
pro	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883
St.-Pr.-Actien	3	4	$3\frac{9}{10}$	4	$3\frac{1}{10}$	$3\frac{1}{10}$	$3\frac{1}{2}$	4	$4\frac{9}{10}$ %

im Durchschnitt 2,58 %, und im Ganzen 46,6 %, so dass gegenüber der statutenmässigen Dividende von 5 % pro anno 43,4 % = 2025 391 Mk. rückständig waren.

Im Jahre 1875 hatte die Gesellschaft behufs besserer Ausrüstung ihrer Bahn für den durch den Bau von Tilsit-Memel zu erwartenden stärkeren Verkehr die Genehmigung zur Aufnahme einer Anleihe im Betrage von 9 000 000 Mk. erhalten, doch ist dieselbe nie an den Markt gebracht worden, die Pr.-Obligationen vielmehr in den Fonds und im Tresor der Gesellschaft verblieben.

Durch die mit Neubaugesetz von 1882/84 seitens des preussischen Staats zur Ausführung beschlossene Linie Königsberg-Labiau-Tilsit drohte der Tilsit-Insterburger Bahn aber wieder ein Rückgang ihres Verkehrs, und die Gesellschaft bot deshalb 1884 ihr Unternehmen dem Staat zum Kauf an. Die Verhandlungen führten dahin zum Abschluss, dass die Bahn laut Gesetz vom 17. Mai 1884 mit Rechnung vom 1. Januar am 1. Juli desselben

Jahres sogleich in das volle Eigenthum des Staates überging. Derselbe gab für je

2 St.-Actien à 300 Mk. (= 600 Mk.) 150 Mk. in 4 procent. Consols
1 St.-Pr.-Actie à 600 Mk. (= 600 Mk.) 600 Mk. in 4 „ „

die rückständigen Dividenden für die St.-Pr.-Actien wurden wie überall so auch hier nicht nachgezahlt. Der gesammte Kaufpreis stellte sich demnach, wie folgt:

für 4 600 200 Mk. St.-Actien 1 150 050 Mk. in 4 procent. Consols
„ 4 666 800 Mk. St.-Pr.-Actien 4 666 800 Mk. in 4 „ „
Summa 5 816 850 Mk. in 4 procent. Consols.

Die Pr.-Obligationen waren, wie schon oben gesagt, in Händen der Gesellschaft geblieben. An Fonds fielen dem Staat 722 005 Mk. zu. Die Bahn wurde der königlichen Eisenbahndirection in Bromberg unterstellt, innerhalb welcher sie noch gegenwärtig (1889) zum Betriebsamt Königsberg gehört.

Tilsit-Insterburger Eisenbahnpapiere sind hiernach nicht mehr im Verkehr.

Unstrutbahn.
(Naumburg-Artern.)

Schon bald nach Eröffnung der Thüringischen Eisenbahn bemühte man sich in den interessirten Kreisen um Erbauung einer Eisenbahn von deren Station Naumburg durch das industriereiche Unstrutthal, indess gelangte dieselbe damals nicht zur Ausführung. Bei der zweiten Aufstellung dieses Projectes in der Trace Naumburg-Laucha-Freiburg a. U.-Artern kam es glücklich bis zur Bildung einer Actiengesellschaft und zur Concessionsertheilung unterm 27. März 1872, bis zur Erbauung der Bahn aber wieder nicht. Von den auf das statutenmässige Anlagecapital von 4 050 000 Mk. St.-Actien und 4 050 000 Mk. St.-Pr.-Actien abgegebenen Zeichnungen waren nämlich sämmtlich bis auf den Betrag von 1 809 000 Mk. St.-Actien werthlos resp. ungültig; die anderen Actien waren durch den englischen Bauunternehmer der Gesellschaft gezeichnet resp. übernommen worden und dieser erwies sich in jeder Beziehung finanziell leistungsunfähig. Hierauf wurde die Bauausführung der deutschen Eisenbahnbaugesellschaft in Berlin übertragen, diese brach aber vollständig zusammen. Einen dritten Versuch zum Bau machte die Gesellschaft nicht, obgleich ihre finanziellen Verluste nicht so bedeutend waren, sie beschloss vielmehr 1874 ihre Liquidation, bei welcher sich für die wirklich eingezahlten St.-Actien in dem oben genannten Betrage ein Verlust von 8½ % mit 25 Mk.

pro Actie à 300 Mk. ergab. Die St.-Pr.-Actien waren überhaupt noch nicht emittirt. In Anbetracht der Bedeutung der Unstrutbahn für die lokalen Interessen des Unstrutthales führte nach Verstaatlichung der Thüringischen Eisenbahn der preussische Staat den Bau derselben aus, und es ist nun endlich 1889 die so lange ersehnte Bahn zur Eröffnung gekommen. Dieselbe gehört zum königlichen Eisenbahndirectionsbezirk Erfurt.

Unstrutbahnpapiere sind nach Obigem nicht mehr im Verkehr.

Wesselburen-Heider Eisenbahn.

Nachdem der Bau der Eisenbahn Neumünster-Heide-Tönning gesichert war, constituirte sich im lokalen Interesse des im westholsteinischen Kreise Norderdithmarschen gelegenen Fleckens Wesselburen eine besondere Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Wesselburen zur Erbauung einer normalspurigen Eisenbahn untergeordneter Bedeutung (Secundärbahn) von Wesselburen östlich nach Heide und erhielt unter dem 22. Juli 1878 die Allerhöchste Concession zur Erbauung der gedachten Linie von Wesselburen bis Station Weddinghusen und zur Mitbenutzung der Theilstrecke Weddinghusen-Heide der Westholsteinischen Eisenbahn (Neumünster-Heide-Tönning).

Das Anlagecapital war auf 300 000 Mk. in St.-Actien und
300 000 „ in St.-Pr.-Actien
Summa 600 000 Mk.

zu je 300 Mk. festgesetzt worden. Hiervon übernahm die Gemeinde Wesselburen 300 000 Mk., die Altona-Kieler Eisenbahn 60 000 Mk. und die Westholsteinische Eisenbahngesellschaft 90 000 Mk.

Den St.-Pr.-Actien war eine Vorzugsdividende von 4 %, jedoch ohne Recht auf Nachzahlung zuerkannt. Die 10,8 km lange Neubaustrecke wurde bei nur $2\frac{1}{2}$ monatlicher Bauzeit am 1. November 1878 dem Betriebe übergeben, welchen von Anfang an die Westholsteinische Eisenbahngesellschaft unter Gestellung des Personals gegen Berechnung der wirklichen Betriebskosten übernahm. Betriebsmittel hatte die Wesselburen-Heider Gesellschaft selbst, doch wurden die beiderseitigen Betriebsparks gemeinschaftlich benutzt, wobei die gegenseitige Verrechnung auf Grund des Wagenregulativs geschah. Die Unterhaltungskosten der gemeinschaftlich benutzten, 3,5 km langen Strecke Weddinghusen-Heide wurden auf Grund der bewegten Achsen vertheilt.

Die finanziellen Ergebnisse des ersten vollen Betriebsjahres 1879 gestatteten die Vertheilung einer Dividende von 3% an die St.-Pr.-Actien, die des Jahres 1880 waren aber unvergleichlich ungünstiger; der Personenverkehr ging zurück, ohne Deckung im Güterverkehr zu finden, vor Allem aber stiegen die Betriebsausgaben von 69% auf 86% der Bruttoeinnahme, so dass die St.-Pr.-Actien in diesem Jahre keine Dividende erhalten konnten; die St.-Actien gingen in beiden Jahren leer aus.

Durch diese ungünstigen Resultate und den Mangel einer Aussicht auf baldige Besserung wurde die Gesellschaft veranlasst, ihr Unternehmen an die Westholsteinische Eisenbahn zu veräussern. Dasselbe ging am 1. April 1881 gegen Zahlung von 480 000 Mk. (einschliesslich der schon ursprünglich von ihr übernommenen Actien) in das Eigenthum der Westholsteinischen Eisenbahngesellschaft über.

Bei der Ausschüttung der Liquidationsmasse erhielt jede St.-Actie à 300 Mk.: 189 Mk. und jede St.-Pr.-Actie à 300 Mk.: 267,45 Mk.

Die Liquidation ist in 1881 beendet worden.

Wesselburen-Heider Eisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.

Wiesenthalbahn.

(Basel-Schopfheim.)

Diese ist die erste Eisenbahn im Grossherzogthum Baden gewesen, welche seitens Privater hergestellt wurde. Die industrielle Bedeutung der Ortschaften im Thal der Wiese (rechtsseitiger Nebenfluss des Rheins) rief schon bei Erbauung der grossen badischen Staatsbahn Mannheim - Basel den Wunsch hervor, mittelst einer Zweigbahn an diese angeschlossen zu werden, indess wurde eine solche in das Staatsbahnbaugesetz zunächst nicht mit aufgenommen. Deshalb bemühte man sich in den interessirten Kreisen, die gewünschte Schienenverbindung durch Private zu erreichen, die grossherzogliche Regierung zeigte sich dieser Absicht auch geneigt, und so erfolgte mit Gesetz vom 5. Juni 1860 die generelle landesherrliche Concession. Hierbei wurde, da die Staatsbahn inzwischen bereits von Basel östlich bis Waldshut vorgetrieben war, das Wiesenthalbahn-Unternehmen behufs Ersparung einer besonderen Einführung in Basel auf die Linie von der der geographischen Lage nach sich ergebenden Abzweigungsstelle beim Grenzacher Horn östlich von Basel im Wiesenthal aufwärts über Lörrach bis

Schopfheim abgekürzt, von vornherein die Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes seitens des Staats gegen mindestens 50 % der Bruttoeinnahme vorgesehen, den Unternehmern für die ersten fünf Betriebsjahre eine bedingte Zinsgarantie zugebilligt und die Genehmigung auch zur Fortsetzung der Wiesenthalbahn von Schopfheim bis Zell in Aussicht gestellt. Auf Grund dieses Gesetzes erhielt das betreffende Comité unterm 23. November 1860 seitens des zuständigen Handelsministeriums die definitive Concession zur Erbauung der in Rede stehenden Bahnlinie durch eine Actiengesellschaft. Die Concessionsdauer wurde zunächst auf achtzig Jahre festgesetzt, jedoch behielt sich die Regierung das Recht vor, die Bahn jederzeit bei vorheriger einjähriger Kündigung käuflich für sich zu erwerben. Bei der Bestimmung über die Bemessung des Kaufpreises wurde ein Unterschied gemacht, ob die Bahn innerhalb der ersten fünfzehn Betriebsjahre oder erst später gekauft werden würde. Für den ersteren Fall sollte als Kaufpreis das aufgewendete Anlagecapital und ausserdem derjenige Betrag gezahlt werden, welcher etwa in den zurückliegenden Betriebsjahren an einer Jahresdividende von 5 % für die St.-Actien gefehlt haben sollte. Bei späterem Erwerb wurde als Kaufpreis der fünfundzwanzigfache Betrag des der Gesellschaft in den letzten fünf Jahren durchschnittlich zugeflossenen Reinertrages, mindestens aber Erstattung des aufgewendeten Anlagecapitals bestimmt. Hierbei verstehen sich unter Anlagecapital die ursprünglichen Baukosten, die Kosten späterer Nach-, Ergänzungs- und Erweiterungsbauten und die während der Bauperiode gezahlten 4 % Zinsen. Verwaltung und Betrieb übernahm von Anfang an die grossherzogliche Staatsbahnverwaltung. Inhaltlich des betreffenden Vertrages hatte diese die Beamten, die Betriebsmittel, das erforderliche Inventar und Material zu stellen und die laufende Unterhaltung der Bahnanlagen auf eigene Kosten zu besorgen. Erweiterungen und Aenderungen der Bahnanlagen sowie die durch ausserordentliche Beschädigungen in Folge von Brand, Elementarereignissen und Krieg etwa erwachsenden Kosten fielen dagegen der Gesellschaft zur Last. Für Verwaltung und Betriebsführung erhielt die Staatsbahnverwaltung von der jährlichen Bruttoeinnahme (nach beiden Seiten hin bedingungslos) 50 %, so dass bei diesem Vertrage die der Staatsbahnverwaltung erwachsenden wirklichen oder buchmässigen Betriebskosten für die Gesellschaft ohne jeden Einfluss waren. Für die ersten fünf Betriebsjahre war bereits durch die generelle Concession der Gesellschaft eine 4 procentige Zinsgarantie des ihrerseits aufgewendeten Anlagecapitals gewährt worden, soweit hierzu die

Hälfte der Bruttoeinnahmen aus dem Verkehr der Staatsbahntheilstrecke von Basel bis zur Abzweigung der Wiesenthalbahn nach und von dieser hinreiche, jedoch waren die erforderlichen Zinszuschüsse seitens der Gesellschaft aus ihren Einnahmen derjenigen Jahre zurück zu zahlen, in welchen die ihr zufallenden 50 % mehr als 5 % des staatsseitig anerkannten Anlagecapitals betragen würden. Bei einer Höhe dieser 50 % über 6 % des aufgewendeten Anlagecapitals sollte die Regierung von dem Mehrüberschuss über 6 % bis zu 8 % den dritten Theil und von dem Ueberschuss über 8 % die Hälfte als Superdividende erhalten. Noch sei bemerkt, dass die Staatsbahnverwaltung auf ihrer Theilstrecke Basel-Grenzacher Horn mit Rücksicht auf die Wiesenthalbahn das zweite Gleis legte, und dass die Anfangsstrecke der Wiesenthalbahn auf schweizerischem Gebiete liegt.

Das Anlagecapital der Gesellschaft wurde auf 800 000 Gulden in St.-Actien à 250 Gulden mit zunächst 4 % Bauzinsen und auf 750 000 Gulden in Pr.-Obligationen zu 250, 500 und 1000 Gulden festgesetzt und letztere zu einem Zinsfuss von 4½ % ausgegeben. Die Eröffnung der 19,94 km langen Bahn erfolgte am 7. Juni 1862 (die dem Staat gehörige Anschlussstrecke von der Einmündung der Wiesenthalbahn bis nach Basel ist 2,25 km lang). — Zur Herstellung der Bahn waren vorerst nur 1 163 600 Gulden erforderlich gewesen und deshalb seitens der Gesellschaft schon 1863 Pr.-Obligationen im Betrage von 225 500 Gulden zurück gekauft worden, so dass für die Gesellschaft zu Lasten der Bahn 1 324 500 Gulden = 2 264 895 Mk. verblieben, mithin auf 1 km 113 586 Mk. entfielen.

Die Hauptseite des Verkehrs hat mit Ausnahme des letzten Jahres (1888) während des selbstständigen Bestehens der Bahn trotz der industriellen Bedeutung des Wiesenthales stets der Personenverkehr gebildet. Diese auffallende Erscheinung rührt daher, dass die Bahn bezüglich des Gütertransports scharf durch den Rhein-Rhonecanal und durch den Verkehr auf der Landstrasse concurrenzirt wurde. Der Erstere hatte sich besonders der Kohlentransporte bemächtigt; diese gelangten mittelst des Canals bis Basel und von hier aus direct zur Abfuhr per Achse an die Interessenten. Eine Wendung zum Besseren trat hierin erst 1879 ein, indirect wohl mit veranlasst durch die Schopfheim-Zeller Eisenbahn. Die Concurrenz des Strassenverkehrs ferner erklärt sich daraus, dass die Ortschaften des Wiesenthals ihre hauptsächlichsten Verkehrsbeziehungen zu Basel hatten und die geringe Entfernung nach dort den Eisenbahntransport der Massenartikel mit dem

doppelten Auf- und Abladen unvortheilhaft erscheinen liess. Eine ganz eigenthümliche Beleuchtung erhalten aber die Betriebsverhältnisse der Bahn durch eine Klage der Gesellschaft in ihrem Geschäftsbericht pro 1869, in welchem sie sagt, dass viele Güter, besonders jene, welche eine schleunige Beförderung erheischen, auf der Landstrasse transportirt würden. Trotzdem entwickelte sich der Personen- und Güterverkehr immer mehr, besonders seit Eröffnung der „Hinteren Wiesenthalbahn Schopfheim-Zell“ in 1876. Diese ist durch eine besondere Gesellschaft hergestellt, welche für Mitbenutzung des Bahnhofes Schopfheim jährlich 1800 Mk. zu zahlen hatte, wovon jedoch die Wiesenthalbahngesellschaft ihrem Betriebsvertrag gemäss nur 900 Mk. erhielt. Dank des günstigen Betriebsvertrages hat sich besonders nach Ueberwindung der Entwickelungsjahre die finanzielle Seite des Unternehmens gut gestaltet. Das jeweilig verwendete Anlagecapital, welches im Eröffnungsjahr 1 989 756 Mk. betrug und bei Verstaatlichung der Bahn ult. 1888 mit 2 473 997 Mk. abschloss, hat sich in den der Gesellschaft zugefallenen 50 % der Bruttoeinnahme wie folgt verzinst:

pro	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871
	3,93	3,97	3,82	3,67	3,61	4,10	4,22	4,26	3,75	4,39 %
pro	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
	4,88	5,16	5,39	5,71	5,31	5,72	5,37	5,77	6,04	6,03 %
pro	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888			
	5,87	6,28	6,46	6,71	6,95	7,46	9,39 %.			

Die hohe Einnahme in 1888 rührt hauptsächlich aus dem Güterverkehr her und erklärt sich aus den grossen Transporten zum Bau der Lokalbahn Zell-Todtnau sowie der Staatsbahnstrecken Schopfheim-Wallbach und Lörrach-Leopoldshöhe.

Wie aus vorstehender Verzinsungstabelle hervorgeht, musste in jedem der ersten fünf Betriebsjahre die vereinbarte staatsseitige Zinsgarantie in Anspruch genommen werden; dieselbe erforderte im Ganzen 12 310 Gulden, ist aber in den Jahren 1874/76 seitens der Gesellschaft zurück gezahlt worden. Die erhebliche Differenz ferner zwischen dem ersten und dem letzten Anlagecapital rührt von zahlreichen Gleiserweiterungen auf den Stationen, ganz besonders aber von den durch Hochwasser verursachten Reparatur- und Schutzbauten her.

Ausser den 50 % der Betriebseinnahmen flossen der Gesellschaft noch eigene Einnahmen aus Verpachtungen, Miethen und Zinsen zu; dieselben waren indess nur gering und bezifferten sich jährlich nur auf höchstens 1600 Mk. Aus der so gebildeten Gesammteinnahme

hatte sie ihre eigenen inneren Verwaltungsausgaben, die Verzinsung der Obligationen und gegebenen Falls die ihr zur Last fallenden Baukosten zu bestreiten. Da die Letzteren durch die bedeutenden Wasserschäden in den Jahren 1875, 1876 und 1882 verhältnissmässig hohe Summen erforderten, gab die Gesellschaft nach und nach von den ihrerseits 1863 zurück gekauften Pr.-Obligationen solche im Betrage von 46 000 Gulden = 78 858 Mk. von Neuem wieder aus, kündigte aber in Benutzung der günstigen Verhältnisse des Geldmarktes per 2. Januar 1885 die ganze $4^1/_2$ procentige Guldenanleihe und nahm hierzu eine 4 procentige Anleihe im Betrage von 1 000 000 Mk. (gleich jener ohne laufende Tilgung) auf, so dass sich von da ab das Gesellschaftscapital auf 2 371 429 Mk. stellte. An Fonds hatte die Gesellschaft concessionsgemäss nur einen Reservefonds zu führen, diesen aber auch erst aus den Ueberschüssen über 4 % Actiendividende zu bilden und zu dotiren und zwar event. mit dem zehnten Theil dieses Mehrüberschusses. Durch besondere Verhältnisse veranlasst, gründete aber die Gesellschaft ausserdem 1880 einen Specialreservefonds. Das von dem Staat anerkannte Baucapital differirte nämlich mit dem bei der Gesellschaft zu Buch stehenden um rund 24 000 Mk., und diese Differenz sollte durch den neuen Fonds mit der Zeit beglichen werden. Derselbe wurde nicht regelmässig, sondern nur nach Ermessen der Gesellschaft dotirt. Einen Bilanzreservefonds hatte dieselbe nicht errichtet, da sich das betreffende Reichsgesetz von 1884 nur auf die nach 1862 gegründeten Actiengesellschaften erstreckt.

Aus den nach Bestreitung der eigenen inneren Verwaltungskosten, der Verzinsung der Pr.-Obligationen, der etwaigen Bauaufwendungen, der Dotirungen der Fonds und nach Ueberschreibung von häufig grösseren Beträgen auf das nächste Jahr verbliebenen Reinüberschüssen erhielten die Actien Dividende und zwar für die einzelnen Jahre, wie folgt:

pro	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871
	2,00	3,20	3,40	3,45	3,50	3,56	3,65	3,70	2,90	4,00 %
pro	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881
	4,60	5,00	5,00	5,55	4,00	4,00	4,80	5,27	5,97	5,97 %
pro	1882	1883	1884	1885	1886	1887		im Durchschnitt		
	5,00	4,66	6,00	6,00	7,70	8,40 %		4,46 %.		

Für das Jahr 1888 erhielten die Actien als halbjährige Abschlagsdividende je 10 Mk. = 2,8 %, während der übrige verfügbare Ueberschuss der Liquidationsmasse zugetheilt wurde.

Vertragsgemäss hatte der Staat bei einer Verzinsung des von ihm anerkannten Anlagecapitals mit mehr als 6 % eine Super-

dividende zu beanspruchen. Nach der ersten Verzinsungstabelle fielen ihm somit vor 1880 nie solche, von 1880 ab aber mit Ausnahme des Jahres 1882 stets solche und im Ganzen 66 333 Mk. zu, davon aus 1888 allein 34 467 Mk. Noch bleibt zu erwähnen, dass das Betriebsjahr sich mit dem Kalenderjahr deckte, das Geschäftsjahr der Gesellschaft aber die Zeit vom 1. April des laufenden bis zum letzten März des folgenden Jahres umfasste. — Im Jahre 1887 wurde dem Grossherzogthum Baden seitens des Reichs aufgegeben, im Interesse der Landesvertheidigung behufs Vermeidung des schweizerischen Gebiets bei Basel aus der Staatsbahn heraus von Leopoldshöhe (nördlich von Basel) nach Lörrach und von Schopfheim nach Wallbach (an der Staatsbahnstrecke Basel-Waldshut) zu bauen und diese Strecken für stärkste Kriegstransporte einzurichten. Das zwischen diesen beiden Neubaustrecken liegende Stück der Wiesenthalbahn, Lörrach-Schopfheim, kam hierbei selbstredend gleichzeitig in Frage und sollte mit stärkeren Schienen versehen werden. Die somit der Wiesenthalbahn beigelegte strategische Bedeutung und der erforderliche Umbau der gedachten Theilstrecke veranlasste die grossherzogliche Regierung, die Wiesenthalbahn anzukaufen. Dieselbe ging am 1. Januar 1889 in das volle Eigenthum des Staates über gegen Zahlung von 3 200 000 Mk. baar. Aus diesen wurden zunächst die in Umlauf befindlichen Pr.-Obligationen im Betrage von 1 000 000 Mk. nach vorheriger Kündigung per 1. März 1889 eingelöst. Der andere Theil der Liquidationsmasse, welcher aus dem übrigen Kaufgelde mit noch 2 200 000 Mk., aus den der Gesellschaft verbliebenen beiden Reservefonds mit zusammen 103 760 Mk. und aus dem Rest ihrer 50 % der Bruttoeinnahme aus 1888 gebildet wird, kommt zur Ausschüttung an die Actionäre. Bis jetzt (März 1890) haben dieselben pro Actie à 250 Gulden = 357,50 Mk. 680 Mk. erhalten, doch sind pro Actie noch circa 30 Mk. in Aussicht. Die Liquidation der Gesellschaft ist demnach noch nicht beendet.

Da die Obligationen bereits eingelöst sind und die Auszahlungen auf die Actien bereits begonnen haben, **so sind die Wiesenthal-Eisenbahnpapiere als nicht mehr im Verkehr befindlich zu erachten.**

Wilhelmsbahn.

(Cosel-Oderberg.)

Wie bei der Oberschlesischen Bahn auf S. 445 bereits erörtert, hatte sich schon 1836 eine Gesellschaft zur Erbauung einer Eisenbahn von Breslau nach Oberschlesien und zum Anschluss an

die gleichzeitig projectirte österreichische Kaiser-Ferdinands-Nordbahn gebildet, zunächst sich aber nur für den Bau der Strecke Breslau-Oppeln entschieden und die Frage über die Weiterführung der Bahn sowie auch speciell über den Anschluss an das österreichische Bahnnetz noch offen gelassen. Deshalb bildete sich 1840 ein besonderes Comité in Ratibor zur Anstrebung des Weiterbaues der Linie Breslau-Oppeln über Cosel und Ratibor bis an die österreichische Grenze gegen Oderberg behufs Anschlusses an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

Nachdem sich aber 1843 die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft für die Linie von Oppeln nach Cosel und von da östlich in das oberschlesische Bergwerksrevier resp. nach Myslowitz entschieden hatte, constituirte sich 1844 durch Vermittelung des Ratiborer Comités eine besondere Gesellschaft mit Sitz in Ratibor zur selbstständigen Erbauung der nach Vorstehendem noch unerledigt gebliebenen Linie Cosel-Ratibor-Grenze. Dieselbe nahm, unter dem Protectorat Sr. Königl. Hoheit des damaligen Prinzen Wilhelm von Preussen (nachmaligen Kaisers Wilhelm I.) stehend, den Namen „Wilhelmsbahngesellschaft“ an. Sie erhielt unterm 10. Mai 1844 die Concession zum Bau und Betrieb der gedachten Linie, nachdem bereits am 24. April der Bau in Angriff genommen worden war. Die Eröffnung der Theilstrecke Cosel-Ratibor erfolgte am 1. Januar 1846, die der ganzen 53 km langen Bahn aber am 1. September 1848 gleichzeitig mit der österreichischen Grenzstrecke bis Oderberg, welch letztere die Wilhelmsbahngesellschaft mit in Betrieb nahm.

Das ursprüngliche Anlagecapital betrug 3 600 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. mit 4 % Bauzinsen bis ult. 1846, doch musste 1847 zur Zahlung rückständiger Bauzinsen und zur Vollendung der Bahn eine 5 procentige, 1852 aber auf 4 % convertirte Anleihe im Betrage von 750 000 Mk. und 1852 zur besseren Ausrüstung der Bahn eine solche zu 4 % in Höhe von ebenfalls 750 000 Mk. aufgenommen werden, so dass die Stammbahn mit 5 100 000 Mk. belastet war und 1 km sich auf 96 225 Mk. stellte.

Die Bahn diente von Anfang an dem Durchgangsverkehr zwischen Preussen und Oesterreich und zunächst auch dem zwischen Oesterreich und Russland. Dem entsprechend entwickelte sich der Verkehr und mit ihm die Rentabilität des Unternehmens zu hoher Blüthe, so dass Dividenden erzielt wurden wie nur bei wenigen deutschen Bahnen jener Zeit. Dieselben stellten sich, wie folgt:

pro 1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	im Durch-
1 1/2	2	3 1/2	4	5 1/6	9 3/4	10 1/6	12	16 %	schnitt 7,12 %.

Im Jahre 1853 wurde der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn von ihrer Regierung der Ausbau des in der österreichisch-russischen Linie Wien-Trzebinia-Warschau nur allein noch fehlenden Gliedes Oderberg-Oswiecim auferlegt, durch deren Vollendung die Wilhelmsbahn des österreichisch-russischen Verkehrs verlustig gehen musste. Dies veranlasste die Gesellschaft, für den bevorstehenden Ausfall in ihrem eigenen Verkehrsgebiet Ersatz zu schaffen. Aus solcher Veranlassung heraus entstanden mit Concession von 1853 die Zweigbahnen von Ratibor westlich nach Leobschütz und von Nendza östlich über Nicolai nach Idaweiche (mit Anschluss an die Oberschlesische Bahn) nebst Flügelbahn von Idaweiche nach Idahütte, in einer Gesammtlänge von 108,3 km 1856 eröffnet, sowie mit Concession von 1856 und Eröffnung in 1865 die 9,6 km lange Zweigbahn von Friedrichsgrube (Station zwischen Nendza und Nicolai) nach Mittel-Lazisk behufs Erschliessung der dortigen Kohlengruben. Uebrigens wurde die Zweigbahn Idaweiche-Idahütte, nachdem das dortige Hüttenwerk eingegangen, 1869 ausser Betrieb gesetzt.

Die in Idaweiche anschliessenden Zweiglinien der Oberschlesischen Bahn nach Kattowitz und nach Emanuelsegen, beide gleichzeitig mit der Wilhelmsbahnstrecke Nicolai-Idaweiche 1858 eröffnet, nahm die Wilhelmsbahn in Pacht und Betrieb.

Zu diesen Neubauten waren 1853 St.-Actien im Betrage von 3 600 000 Mk. mit 4 % Bauzinsen und späterer den alten Actien gleicher Dividendenberechtigung emittirt, sowie 1853 eine 4procentige Anleihe im Betrage von 6 300 000 Mk. und 1856 eine 4½ procentige Anleihe von 6 000 000 Mk. aufgenommen, 1857 aber auch noch St.-Pr.-Actien in Höhe von 4 500 000 Mk. ausgegeben worden. Die Letzteren erhielten 5% Bauzinsen, hatten dann aber Anspruch auf eine Vorzugsdividende von 5 % mit Recht auf Nachzahlung und Gleichberechtigung mit den St.-Actien bezüglich höherer Dividende. Für diese St.-Pr.-Actien übernahm die Oberschlesische Steinkohlen-Bergbau-Hülfskasse auf zehn Jahre die Garantie für 5% Zinsen unter Beding der Rückzahlung des etwa erforderlichen Zuschusses; dieselbe ist bis incl. 1861 stets erforderlich gewesen. Durch Beschluss der Generalversammlung von 1857 wurde die Verwandlung der Pr.-Obligationen von 1847, 1852, 1853 und 1856 in St.-Pr.-Actien mit dem alten Anleihezinsfuss genehmigt und diese in einem Gesammtbetrage von 4 399 500 Mk. nach und nach durchgeführt. Mit Privileg von 1866 endlich nahm die Gesellschaft noch eine 4½ procentige Anleihe in Höhe von 3 000 000 Mk. auf. Hiermit stellte sich das gesammte Anlagecapital auf 28 500 000 Mk., und zwar

7 200 000 Mk. St.-Actien, 4 500 000 Mk. St.-Pr.-Actien und 16 800 000 Mk. Pr.-Obligationen, wovon aber 4 399 500 Mk. in St.-Pr.-Actien umgetauscht worden sind. Die Ausdehnung des Unternehmens belief sich nunmehr auf 170,9 km und die kilometrische Belastung demnach auf 166 764 Mk. Trotzdem die Nicolaier Bahn besonders ein ergiebiges Bergrevier in das Schienennetz der Gesellschaft zog, blieben die Zweigbahnen zunächst doch unrentabel; besonders dies, dann aber auch der vorstehend erwähnte Ausbau der Strecke Oderberg-Oswiecim der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1856, wodurch der Stammbahn der österreichisch-russische Verkehr verloren ging, entwertheten die Bahn so, dass den St.-Actien nur noch unregelmässig Dividenden gezahlt werden konnten, und zwar stellten sich dieselben, wie folgt:

pro	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865
	0	0	0	0	0	0	$^{1}/_{2}$	$1^{1}/_{2}$	$^{3}/_{4}$	$2^{1}/_{4}$ %

pro	1866	1867	1868	1869	
	$2^{1}/_{3}$	4	7	6 %	im Durchschnitt 1,74 %.

Der Gesammtdurchschnitt einschliesslich der Periode von 1847 bis 1855 ergab 3,84 %.

Die convertirten St.-Pr.-Actien erhielten aus den Einnahmen ihre statutenmässige Dividende von $4^{1}/_{2}$ %, die neuen St.-Pr.-Actien von 1857 auf Grund der Zinsgarantie 5 % Dividende und zwar ist für diese bis 1861 Zuschuss erforderlich gewesen.

Nachrichtlich sei hier noch erwähnt, dass das Comité bei Begründung des Unternehmens eine staatsseitige $3^{1}/_{2}$ procentige Zinsgarantie für das ursprüngliche Anlagecapital beantragt hatte, die Regierung aber in Anbetracht des ohnedies schon regen Interesses des Privatcapitals für das Project nur eine 3 procentige und zwar unter lästigen Bedingungen übernehmen wollte, welche nun wieder seitens der Gesellschaft zurückgewiesen worden war. Dagegen hatte der Staat auf Grund besonderen Vertrages 1857 Verwaltung und Betrieb der Bahn für Rechnung der Gesellschaft übernommen und hierzu eine besondere königliche Direction mit Sitz in Ratibor errichtet.

Im Jahre 1869 bot die Gesellschaft ihr Unternehmen der Oberschlesischen Bahn zum Kauf an und die Verhandlungen führten ohne Weiterungen zum Abschluss. Die Stamm- und St.-Pr.-Actien wurden in 5 procentige Wilhelmsbahn-Pr.-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn umgetauscht, unter einmaliger Zuzahlung von 45 Mk. als Convertirungsprämie auf 300 Mk. — Der Umtausch war bis 1872 gestattet worden, nach welcher Frist die Conver-

tirungsprämie nicht mehr gezahlt wurde. Die nicht umgetauschten Actien erhielten 5 % feste Rente.

Für die Anleihen trat die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft zunächst nicht als Selbstschuldnerin ein, vielmehr blieb die Wilhelmsbahn hierfür selbst haftbar. Die Uebergabe der Verwaltung erfolgte am 1. Januar 1870, und da die Oberschlesische Bahn bereits unter Staatsverwaltung war, blieb auch die Wilhelmsbahn unter solcher, doch wurde deren besondere königliche Direction aufgehoben. Im Jahre 1873 offerirte die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft den Umtausch der 4 procentigen Pr.-Obligationen von 1847, 1852 und 1853 in solche ihres Gesammtunternehmens zu gleichem Zinsfuss und Nennwerth unter Bewilligung einer Convertirungsprämie von 2, 1½ resp. 1 %, doch war der Umtausch nicht obligatorisch.

Zum 1. Juli 1879 kündigte die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft auf Grund des ihr vorbehaltenen Rechtes die nicht freiwillig umgetauschten Actien behufs Einlösung zum Nominalwerth, desgleichen auch die noch nicht umgetauschten Pr.-Obligationen und hierdurch ging am 1. Januar 1880 die Wilhelmsbahn in das volle Eigenthum der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft über.

Eisenbahnpapiere der Wilhelmsbahn giebt es somit seit 1879 nicht mehr im Verkehr.

Wurzen-Glauchau.

Muldenthal-Eisenbahn.

Das Muldenthal ist einer der reichsten Landstriche des Königreichs Sachsen; es ist dicht bevölkert, hat bedeutende Industrie, grosse Fabriken und vorzüglich gepflegte Landwirthschaft. Dass es trotzdem nicht schon früher in das Schienennetz gezogen worden ist, erklärt sich aus der Nähe der Leipzig-Hofer Linie, aus den in Folge der Enge des Thals zweifellos hohen Grunderwerbs- und Baukosten und aus seinem verhältnissmässig unbedeutenden nördlichen Ausgangspunkt Wurzen. Erst 1860 bildete sich in der Stadt Penig ein Centralcomité zur Anstrebung einer Bahn von Glauchau das Muldenthal abwärts nach Wurzen; dasselbe begann 1863 die Vorarbeiten für diese Linie und dehnte auch bald darauf das Project bis Wittenberg (Station der Berlin-Anhaltischen Bahn) aus; bei den schwierigen Terrainverhältnissen erforderten dieselben aber geraume Zeit, und erst 1868 war die Angelegenheit so weit

gediehen, dass dem Unternehmen die Anwendung des Expropriationsgesetzes zuerkannt wurde. Dem Centralcomité gelang es, die Berliner Handelsgesellschaft und die Weimarische Bank für das Unternehmen zu gewinnen, und unterm 29. April 1872 erhielt die aus diesen beiden Bankinstituten (nicht deren einzelnen Actionären) bestehende „Muldenthal-Eisenbahngesellschaft" die Concession zum Bau und Betrieb der Linie Glauchau-Wurzen, während das Project zur Weiterführung bis zur sächsisch-preussischen Grenze und weiter bis Wittenberg zunächst unberücksichtigt bleiben musste, weil die Concession der preussischen Theilstrecke noch nicht gesichert war. Der Eisenbahngesellschaft wurde Dresden als Domicil angewiesen. Dieselbe beabsichtigte ursprünglich, die als Zweig der sächsischen Staatsbahnlinie Kieritzsch-Chemnitz bestehende Strecke Penig-Narsdorf-Rochlitz ihrerseits anzukaufen und für ihre Bahn zu verwerthen, gab diesen Plan jedoch auf, weil auf dieser sehr ungünstige Steigungen vorkommen und sie ihre Linie für den Durchgangsverkehr geeignet herstellen wollte; sie entschied sich deshalb dafür, auch auf der Theilstrecke Penig-Rochlitz im Thal der Mulde zu bleiben.

Das Anlagecapital wurde auf 13 500 000 Mk. in St.-Actien und 13 500 000 Mk. in 5 procentigen Pr.-Obligationen festgesetzt, die Stücke auch ordnungsmässig ausgefertigt, das ganze Capital aber von den beiden Bankinstituten selbst hergegeben. Bei dem Bau, welchen die Gesellschaft in eigener Regie ausführte, boten sich viele unvorhergesehene Schwierigkeiten und Hindernisse; das Thal ist zum Theil so eng, dass die Bahn überhaupt nur schwer zu traciren war, bei der Anlegung der Bahnhöfe standen sich die Ansichten und Wünsche der Interessenten häufig gegenüber; hierdurch wurde der rasche Fortgang des Baues beeinträchtigt, die Bauzeit verlängert, die Bauzinsenlast vergrössert; überdies lag zwischen der Aufstellung der Vorarbeiten, auf Grund deren die Höhe des Anlagecapitals bemessen war, und der Zeit der Bauausführung jene Periode, in welcher alle Materialien und das Arbeitslohn enorm in die Höhe getrieben wurden. Dies Alles bewirkte, dass das ursprüngliche Anlagecapital bei Weitem nicht ausreichte. Den Mehrbedarf gedachte die Gesellschaft durch eine in den Verkehr zu bringende Anleihe aufzunehmen, und die Genehmigung zu einer solchen wurde ihr auch in Aussicht gestellt; da aber bei den inzwischen durch den allgemeinen finanziellen Rückschlag wesentlich veränderten Zeitverhältnissen die Begebung der Anleihe unmöglich war, so mussten zur Fortsetzung des Baues schwebende Schulden aufgenommen werden, d. h. in diesem Falle: die beiden Bank-

institute mussten noch mehr Geld hergeben, um das einmal begonnene Unternehmen zu Ende zu führen, was auch bei der Bedeutung der Linie unter Verlängerung bis Wittenberg durchaus kein Wagstück war. Dieses Project liess nämlich die Gesellschaft nicht aus den Augen, indess verlangte die königlich sächsische Regierung die Beschaffung des für diese Fortsetzung erforderlichen Capitals durch Ausgabe von Actien. Dass eine Begebung solcher in fremde Hände bei der Lage des Stammunternehmens und den hereingebrochenen Finanzkrisen nicht möglich war, ist erklärlich, die beiden Finanzinstitute hätten also auch das dazu erforderliche Anlagecapital selbst hergeben müssen, wovor sie denn aber doch zurück schreckten. Alle diese misslichen Verhältnisse veranlassten die Gesellschaft, noch während des Baues 1876 die Bahn dem königlich sächsischen Staat zum Kauf anzubieten, indess lehnte derselbe derartige Unterhandlungen bis zur völligen Fertigstellung der Bahn ab, indem er die Eisenbahngesellschaft mit Rücksicht wohl auf die Finanzlage der beiden dieselbe bildenden Bankinstitute nicht als nothleidend ansah; die Gesellschaft musste also den Bau selbst zu Ende führen. Die Eröffnung des Betriebes erfolgte je nach Fertigstellung der einzelnen Theilstrecken, und so wurde die südliche Anfangsstrecke Glauchau-Penig und Rochlitz-Grossbothen 1875, Penig - Rochlitz 1876, Grossbothen-Wurzen aber und damit die ganze Bahn in einer Gesammtlänge von $82,_{04}$ km am 30. Juni 1877 eröffnet. Anstatt der auf 27 000 000 Mk. berechneten Bauausführung incl. Bauzinsen hatte die erstere allein die ganzen 27 000 000 Mk., die Bauzinsen aber 5 500 000 Mk. erfordert, um welche Summe also das ursprüngliche Anlagecapital überschritten war und welche der Eisenbahngesellschaft gegenüber als schwebende Schuld erscheint. Hierin sind die Gründungsspesen, von welchen auch diese Gesellschaft nicht verschont blieb, noch nicht mit eingerechnet, die Höhe dieser entzieht sich unserer Kenntniss.

Was nun die Entwickelung des Verkehrs anbelangt, so waren die Verhältnisse des Jahres 1875 für diese Bahn die im Eisenbahnbetrieb überhaupt denkbar ungünstigsten. Nicht allein der theure Betrieb einer Gebirgsbahn, nicht allein die stets schwierige erste Betriebsperiode kam hier zur Sprache, sondern noch mehr als dieses Beides, dass die in Betrieb stehenden $35,_{8}$ km aus zwei voneinander getrennten Theilstrecken bestanden. Das Jahr schloss selbstredend mit einem Betriebsdeficit ab; dass es nicht noch höher war als 12 225 Mk., spricht für die hohe Entwickelungsfähigkeit des Verkehrs dieser Bahn. Im Jahre 1876 wurde die zwischen diesen beiden Theilen liegende Strecke Penig-Rochlitz eröffnet, so

dass nun die Bahn in der 56,71 km langen Linie Glauchau-Grossbothen im Betrieb stand. Dieses Jahr schloss mit einem Betriebsdeficit von 36 296 Mk. Am 30. Juni 1877 endlich wurde die Reststrecke Grossbothen-Wurzen dem Verkehr übergeben. Bei einer Betriebsausgabe von 97,04 % der Bruttoeinnahme erbrachte dieses Jahr einen Betriebsüberschuss von 14 126 Mk., wobei aber zu berücksichtigen, dass es sich hier immer noch nicht um ein volles Betriebsjahr handelte. Die Gesellschaft hatte aber das Endresultat dieses Jahres überhaupt nicht abgewartet, sondern war schon vor Eröffnung der letzten Theilstrecke erneut an die königlich sächsische Regierung mit dem Antrag herangetreten, die Bahn käuflich zu übernehmen. Die Verhandlungen zogen sich bedeutend in die Länge, da die Gesellschaft eine ihrem wirklichen Bauaufwand sich nähernde Forderung stellte, während der Staat seinem Gebot nur den nach den augenblicklichen Löhnen und Materialpreisen normirten Neubautaxwerth von 19 274 392 Mk. abzüglich Abnutzung zu Grunde legte. Erst unterm 10. April 1878 wurde der Kaufvertrag abgeschlossen, nach welchem die Gesellschaft aus dem Kaufgelde ihrerseits alle Schuldverhältnisse vor Uebergabe der Bahn zu begleichen und die sämmtlichen Obligationen der ihr statutenmässig privilegirten Pr.-Anleihe behufs Vernichtung an das Finanzministerium einzureichen hatte. Da die Regierung das Budget der laufenden Finanzperiode nicht mehr belasten konnte, die Eisenbahngesellschaft aber möglichst bald ihre Verhältnisse regeln sollte, zahlte die Regierung am 1. August 1878 den vereinbarten Kaufpreis vorschussweise und übernahm an demselben Tage Verwaltung und Betrieb der Bahn; der eigentliche Kauftermin aber wurde auf den 1. Januar 1880 festgesetzt und die Gesellschaft hatte den Kaufgeldvorschuss bis dahin mit 4$^1/_6$ % zu verzinsen, andererseits aber die Differenz zwischen Bruttoeinnahme und Betriebsausgaben der Bahn zu beanspruchen. Der Kauftermin lautete also auf 1. Januar 1880, bis zu welchem Termin der staatsseitige Betrieb gewissermassen für Rechnung der Gesellschaft erfolgte. Dieselbe erhielt 13 200 000 Mk. ausgezahlt. Die Liquidation ist noch nicht beendet, indem noch nicht alle beim Bau entbehrlich gebliebenen Terrainstücke wieder verkauft sind. Die ganze Liquidationsmasse fliesst den beiden genannten Bankinstituten zu. Für die Eisenbahngesellschaft als solche würde sich das Gesammtergebniss des Verkaufs derartig stellen, dass die schwebenden Schulden völlig beglichen werden können, aber schon auf die statutenmässigen Pr.-Obligationen nur ein Bruchtheil ihres Nominalwerthes fällt und die St.-Actien gänzlich werthlos sind.

Muldenthal-Eisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.

Nachrichtlich sei noch erwähnt, dass die Fortsetzung von Wurzen nach Norden auch jetzt (1890) weder gebaut noch beschlossen ist.

Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahn.

Die bislang vom sächsischen Staat gebauten, östlich aus der Stammstrecke Leipzig-Hof abzweigenden Linien bildeten für den Verkehr von Zwickau nach Süden in Richtung auf Eger bei Werdau und Herlasgrün zwei rechte Winkel. Zur Herstellung einer geraden, diese Winkel abschneidenden Linie und im lokalen Interesse der Städte Lengenfeld und Falkenstein constituirte sich 1872 eine Actiengesellschaft unter obigem Namen mit Sitz in Zwickau und erhielt unterm 8. Juli desselben Jahres die landesherrliche Concession. Das Anlagecapital war ursprünglich auf 2 640 000 Mk. in St.-Actien à 300 Mk. und 3 960 000 Mk. in St.-Pr.-Actien à 600 Mk., beide mit 5 % Bauzinsen, festgesetzt worden.

Die Ausführung des Baues übertrug die Gesellschaft der Eisenbahnbaugesellschaft Plessner & Co., musste sie aber in Folge der finanziellen Verwickelungen der Letzteren 1874 selbst übernehmen. Die 35,3 km lange Strecke wurde am 29. November 1875 dem Betriebe übergeben, welchen die Gesellschaft gleichfalls selbst übernehmen musste, da die königlich sächsische Regierung ihrerseits die Uebernahme desselben abgelehnt hatte.

Das concessionirte Anlagecapital hatte sich als ungenügend erwiesen, um so mehr als bei den späteren Einzahlungen auf dasselbe Ausfälle eingetreten waren; die deshalb der Gesellschaft privilegirte Anleihe im Betrage von 2 700 000 Mk. konnte nicht untergebracht werden, und so hatte die Gesellschaft schon zur Vollendung des Baues erhebliche schwebende Schulden aufnehmen müssen. Der so entstandenen finanziellen Nothlage zweifelte sie selbst Herr werden zu können, was sie veranlasste, schon bald nach Eröffnung ihr Unternehmen der königlich sächsischen Regierung zum Kauf anzubieten, in deren Besitz die Bahn bereits am 15. Juli 1876 überging. Die Regierung zahlte als Kaufpreis 3 750 000 Mk., gab aber auch die wegen verspäteter Eröffnung der Bahn eigentlich verfallene Caution von 144 000 Mk. zurück.

Da wegen der oben erwähnten Ausfälle 896 Stück St.-Actien caduzirt worden waren, participirten an dem Erlös nur noch 2 371 200 Mk. St.-Actien, dagegen die sämmtlichen St.-Pr.-Actien

und zwar mangels einer anderweitigen Bestimmung in den Statuten mit gleichen Ansprüchen pro rata der Beträge. Die Ausschüttung der Masse ergab 27,14 % der Nominalbeträge mit 82,33 Mk. für jede St.-Actie à 300 Mk. und 164,66 Mk. für jede St.-Pr.-Actie à 600 Mk.

Die Liquidation ist beendet und die Gesellschaft aufgelöst.

Zwickau-Lengenfeld-Falkensteiner Eisenbahnpapiere giebt es hiernach nicht mehr im Verkehr.

Rückblick.

Die in dem vorstehenden zweiten Theil abgeschlossene Geschichte der in anderen Bahncomplexen aufgegangenen Eisenbahnunternehmungen behandelt neben den durch die politischen Veränderungen des Jahres 1866 in anderweitigen Besitz gelangten Eisenbahnen und einigen vereinzelten Entstaatlichungen von Eisenbahnen vor Allem diejenigen zahlreichen ehemaligen Privatbahnen, welche durch Kauf in Staatsbesitz übergegangen sind. In Folge dieser grossen Verstaatlichungen, zu welchen inzwischen neuester Zeit auch noch die Wieder- und Neuverstaatlichung der meisten mecklenburgischen und mehrerer preussischer Bahnen getreten ist, kann das Privatbahnsystem in Deutschland — abgesehen von Lokalbahnen — als abgethan erachtet werden, denn die in Preussen noch vorhandenen wenigen grösseren Privatbahnen verschwinden unter den Staatsbahnen, die Hessische Ludwigsbahn dürfte in Kurzem auf die eine oder die andere Weise ebenfalls verstaatlicht werden, und es verbleiben dann als einziges in die grossen Verkehrsverhältnisse eingreifendes Privatbahnunternehmen nur noch die „Vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen“, welche aber weniger störend für das Staatsbahnsystem sind, da sie ein der politischen Lage nach abgeschlossenes Verkehrsgebiet (die bayerische Rheinpfalz) allein beherrschen, hierbei mit keiner anderen Verwaltung collidiren und ausserdem die zuständige Staatsregierung auf deren Verwaltung organisationsgemäss mehr als den gewöhnlichen Einfluss hat.

Der Rückblick auf diesen Abschnitt des Werkes bildet somit einen solchen auf das Privatbahnsystem. Dasselbe griff hauptsächlich in denjenigen Staaten um sich, in welchen nach den damaligen resp. jeweiligen finanzpolitischen Verhältnissen der Ausbau eines grösseren Netzes auf alleinige Staatskosten überhaupt nicht oder mindestens nicht in demjenigen Tempo möglich war, als es Handel und Industrie wünschenswerth machten, es ersetzte oder ergänzte also die sonst dem Staat selbst nothwendig gewesene

Eisenbahnbauthätigkeit. Auch ist hierbei nicht zu verkennen, dass das Eisenbahnwesen in der alleinigen Hand der Staaten sich nicht in so gewaltig schnellem Tempo zu seiner heutigen Grösse entwickelt hätte, denn dieses ist nur dem Speculationsgeist und einer zeitweise fast zügellosen Gründerwuth seitens des Privatcapitals zu verdanken, welche Beide einer Regierung unmöglich und unwürdig gewesen wären. Allerdings lief der Hauptzweck aller oder wenigstens der meisten Privatbahnunternehmungen auf eine möglichst hohe eigene Rentabilität hinaus, dieser Zweck deckte sich aber im Allgemeinen mit den öffentlichen Verkehrsinteressen, und wo diese denjenigen der Actionäre gegenüber standen, verhinderten die obrigkeitliche Aufsicht und die Concurrenz gar zu grosse Willkürlichkeit der grossen Eisenbahngesellschaften. Als ein dem Privatbahnsystem anhaftender Fehler könnte es bezeichnet werden, dass bei diesem die strategischen Rücksichten zu sehr ausser Acht gelassen worden seien, indess darf man auch hierbei nicht zu scharf ins Gericht gehen. Man muss sich vergegenwärtigen, dass den Regierungen selbst durch den russisch-türkischen Krieg 1853/56, den österreichisch-italienisch-französischen Krieg 1859 und den amerikanischen Secessionskrieg 1861/65 erst die eminente strategische Bedeutung der Eisenbahnen klar wurde, zu einer Zeit also, wo die grossen deutschen Privatbahnen längst erstanden waren; überdies muss rühmend anerkannt werden, was trotzdem gerade die Privatbahnen in den deutschen Kriegen, vor Allem in dem ruhmreichen deutsch-französischen Feldzuge 1870/71 geleistet haben. Dass das Privatbahnsystem niedrigen Speculationsgeist und Actienschwindel begünstigt hat, ist richtig; soweit der erstere eine augenblickliche Ueberproduction in der Eisenbahnbauthätigkeit hervorrief, ist er heute nach Ausgleich der zuerst damit verbunden gewesenen Schäden als ein Unglück nicht mehr anzusehen, und der Actienschwindel — er haftete nicht den Eisenbahnen, sondern der Zeit an.

Trotz der anzuerkennenden und anerkannten Verdienste der Privatbahnen um schnellsten Ausbau des vaterländischen Bahnnetzes, um Förderung von Handel und Industrie, um das Vaterland unmittelbar in ihren Beziehungen zur Armee war schliesslich aber doch ihre Verstaatlichung geboten, denn als das den gesammten Verkehr beherrschende Communicationsmittel der Gegenwart und der absehbaren Zukunft und als jetzt integrirender Theil der Heeresmacht gehören sie naturgemäss in die Hand der Staatsregierungen.

Ueber die Art der Verstaatlichungen lässt sich Manches sagen; bei den minderwerthigen Bahnen berührt es eigenthümlich,



wenn der Kaufpreis nach der vorher erzielten Rentabilität bemessen wurde, wo diese doch meist durch die Tarifpolitik der Concurrenzbahnen künstlich niedergehalten worden war; ein Minimalpreis in der Höhe des Taxwerthes der Bahnanlagen und ihres Materials hätte den Verstaatlichungen den bitteren Beigeschmack der Vergewaltigung genommen! Ein erster Kaufpreis von 110 Mk. und gar erst ein Liquidationspreis von 2 Pfennig für die Actie von 600 Mk. berührt fast wehmüthig, wenn dies eine Eisenbahn betrifft, welche bei der ersten gewaltigen Erprobung im Dienst des Vaterlandes relativ mehr geleistet hat als irgend eine andere. Es ist dies die Rhein-Nahebahn, die bei eingleisiger Strecke in der Zeit vom Juli 1870 bis incl. März 1871 rund 938 400 Mann, 96 400 Stück Pferde und Vieh, 9920 Geschütze und Fahrzeuge sowie 287 200 Centner Munition und Proviant befördert hat. Doch beim Geschäft muss das Gefühl ja schweigen, wenn auch diese Eisenbahngeschichte der Nachwelt aufbewahrt, dass der Staat selbst einst für Rechnung der Gesellschaft die Bahn erbaut und dann betrieben hat, wie er also gewusst, dass von dem verwendeten Anlagecapital von 50 799 000 Mk. nichts in die Tasche von Gründern und Speculanten geflossen war, dass sie wegen ihrer zahlreichen schwierigen Kunstbauten mit einer Baubelastung von 421 218 Mk. für 1 km die theuerste Eisenbahn Deutschlands gewesen ist.

Wir haben nur — so zu sagen — die öffentliche Geschichte der Eisenbahnen schreiben können; die geheime liegt zum Theil in secreten und discreten Actenbündeln und Privatcorrespondenzen begraben, wenngleich wir uns rühmen dürfen, unsererseits doch auch solche eingesehen zu haben, die, von den dabei in Frage kommenden Finanzgrössen besonders, gewiss nicht für die secirenden Augen eines sachkundigen Forschers berechnet waren; noch mehr aber liegt diese geheime Geschichte versenkt in dem Gewissen ihrer Gründer — sie leuchtet unheimlich durch zwischen den neun Ziffern der 200 000 000 Mk. Coursverluste deutscher Bahnen, sie ist zu erkennen in dem vergeudeten Theil des Anlagecapitals vieler solcher! — Doch bleibe sie begraben, sie haftet nur an den Gründern und Sündern, sie beeinträchtigt nicht **die Geschichte der Eisenbahnen selbst, die allein wir hiermit der Vergessenheit entrissen haben wollen, die durch dieses Werk vor Vergessenheit bewahrt bleiben möge!**

Ende des zweiten Theils.


Stanford University Libraries
3 6105 024 615 150

